Skrzydlata POLSKA



NR 51 (233) • 18 GRUDNIA 1955 r. • ROK WYDANIA XI • CENA 70 GR

II ZJAZD LPŻ





Członek Biura Politycznego KC PZPR, wiceprezes Rady Ministrów, Minister Obrony Narodowej Marszałek Polski Konstanty Rokossowski na mównicy Zjazdu. Z lewej — prezydium Zjazdu i fragment sali.

W dniach 11 — 12 grudnia odbył się w sali teatru Domu Wojska Polskiego w Warszawie II Krajowy Zjazd Ligi Przyjaciół Żołnierza. Na Zjazd przybyli: członek Biura Politycznego KC PZPR, wiceprezes Rady Ministrów, minister Obrony Narodowej Marszałek Polski Konstanty Rokossowski, sekretarz KC PZPR Jerzy Morawski, generałowie WP, przedstawiciele organizacji politycznych i społecznych, działacze LPŻ oraz przedstawiciele bratnich LPŻ-towi organizacji z zagranicy: z ZSRR, NRD, Chińskiej Republiki Ludowej, Rumunii, Węgier, Bułgarii i Czechosłowacji. Do prezydium Zjazdu poproszono m.in pilotów Zdzisława Dudzika i Jerzego Popiela.

Powitany długotrwałą owacją przemówił do uczestników Zjazdu Marszałek Polski Konstanty Rokossowski. „Obok momentów pozytywnych i widocznych osiągnięć — stwierdził między innymi w swym przemówieniu Marszałek Rokossowski — w pracy LPŻ istnieje jeszcze szereg braków i niedociągnięć. Mimo znacznego wzrostu. Liga nie stała się jednak jeszcze organizacją masową w pełnym tego słowa znaczeniu, a wzrost ilościowy członków nie zawsze szedł w parze z troską o poziom ich wiedzy wojskowo-technicznej.

Nawiązując do zadań LPŻ Marszałek Rokossowski powiedział:

„Liga Przyjaciół Żołnierza powinna skierować swój główny wysiłek na podniesienie poziomu pracy w poszczególnych zarządach i kołach. Należy zakładać więcej kół na terenie wiejskim i wśród młodzieży szkolnej. Dalszy wzrost opierać należy nie tylko na wzroście liczby członków, lecz przede wszystkim na jakości i wynikach pracy szkoleniowej i wychowawczej, prowadzonej w kołach już istniejących.

Przez organizowanie szerokiej sieci kursów musicie stworzyć wszystkim chętnym możliwości bliższego zapoznania się z osiągnięciami wiedzy wojskowo-technicznej. W pracy tej wiele mogą pomóc rezerwiści Ludowego Wojska Polskiego.

Lepiej niż dotychczas należy propagować i rozwijać sporty o charakterze obronnym, jak: strzelectwo, lotnictwo, sporty motorowe, wodne itp. W dziedzinie umasowienia i rozwoju sportu trzeba nawiązać ściślejszą współpracę z terenowymi komitetami kultury fizycznej, uczynić wszystko, ażeby te rodzaje sportu nie tylko zasłużenie szczyciły się osiągnięciami swoich mistrzów i rekordzistów, lecz aby stały się równocześnie jak najbardziej masowe.

Szczególną opieką otoczyć trzeba młodzież. Niech Waszej działalności w mieście i na wsi przyświeca cel, aby każdy młody obywatel w wieku poborowym, znajdując w LPŻ godziwą rozrywkę i poznając interesującą go dziedzinę techniki lub sportu, zdobywał jednocześnie kwalifikacje, które w wojsku pozwolą mu stać się szybciej wzorowym żołnierzem.

W oparciu o szeroki aktyw społeczny i organizacje masowe powinniście popularyzować tradycje Ludowego Wojska Polskiego: zacieśniać więź ludu z wojskiem, pogłębiać miłość narodu do jego sił zbrojnych, umacniać braterstwo broni z wyzwolicielką naszego narodu — bohaterską Armią Radziecką.

Rozwijając własne formy pracy, musicie równocześnie szerzej korzystać z wieloletnich doświadczeń bratniej organizacji radzieckiej DOSAAF i pokrewnych organizacji krajów demokracji ludowej; wychowywać swoich członków w duchu czujności, głębokiego patriotyzmu oraz pełnej współodpowiedzialności za siłę obronną ojczyzny“.

Referat sprawozdawczy wygłosił prezes ZG LPŻ gen. bryg. Józef Turski. W czasie dyskusji, która toczyła się przez dwa dni, mało było głosów działaczy i aktywistów lotnictwa (których zresztą zaledwie kilku było na sali), stąd też problemy sportu lotniczego LPŻ nie zostały omówione i ocenione wyczerpująco. Mocno zaakcentowali tylko te sprawy w swych przemówieniach: gen. bryg. Frey-Bielecki (tekst przemówienia podajemy oddzielnie) oraz przedstawiciel ZG ZMP tow. Goldberg.

II Zjazd dokonał oceny działalności organizacyjnej LPŻ, ustalił wytyczne pracy na najbliższe lata, uchwalił nowy statut LPŻ i wybrał nowe władze organizacji. Z niektórymi materiałami zjazdowymi zapoznamy czytelników w następnych numerach.



Powyżej: Uczestnicy Zjazdu zwiedzają wystawę obrazującą trzyletni dorobek działalności LPŻ, która otwarta została w Pałacu Kultury i Nauki pierwszego dnia obrad Zjazdu, w godzinach wieczornych.



Szef działu wyszkolenia lotniczego CK DOSAAF tow. Wojejkow (pierwszy z lewej) i prezes KC AVSAP (Rumuńskiego Stowarzyszenia dla współdziałania w obronie ojczyzny) — gen. Stefanescu podczas pobytu delegacji zagranicznych w Aeroklubie Warszawskim.

Foto: B. Koszewski (4)

Pracownikami lotnictwa sportowego należy zajmować się ze szczególną troskliwością

PRZEMÓWIENIE GENERAŁA BRYGADY JANA FREY-BIELECKIEGO WYGŁOSZONE NA II ZJEŹDZIE LPŻ W DNIU 12 GRUDNIA 1955 R.

Obywatele Delegaci!

W imieniu Delegatów, nawigatorów, techników i wszystkich żołnierzy jednostek lotniczych i obrony przeciwlotniczej naszego Ludowego Wojska Polskiego — przekazuję Wam serdeczne pozdrowienia i życzenia najlepszych wyników w Waszej pięknej, patriotycznej pracy.

Liga Przyjaciół Żołnierza, szkoląca młodzież w dziedzinie sportu i wiedzy, znajdującej zainteresowanie we współczesnej armii i w szczególności we współczesnym lotnictwie, stanowi dla nas wojskowych poważną pomoc.

Wartość tej pomocy specjalnie jaskrawo odczuwamy my, lotnicy wojskowi. Odczuwamy i niezmiernie cenimy ofiarną pracę instruktorów modelarskich i szybowcowych, ofiarny i pełen osobistego poświęcenia wysiłek instruktorów samolotowych i spadochronowych, mechaników i techników pracujących na lotniskach i szybowiskach naszych aeroklubów.

Wiemy ile zapału, energii i entuzjazmu dla sprawy szkolenia polskiej młodzieży lotniczej wkładali i wkładają w swą pracę pracownicy lotniczy Ligi Przyjaciół Żołnierza. A trzeba przecież powiedzieć, że jeśli dziś warunki tej pracy uległy dużej poprawie, to nie tak odległe są czasy, gdy sytuacja materialna, warunki komunikacyjne i inne pracowników aeroklubów nierzadko bywały takie, że tylko wielkie umiłowanie swojego zawodu i świadomość szczytnych celów stanowiły bodziec dla kontynuowania, wbrew trudnościom, ich szlachetnej pracy.

Dziś te pionierskie dla naszego lotnictwa sportowego czasy należą już do przeszłości. Wracamy myślą do nich po to, aby Wam, ofiarnym pracownikom lotnictwa cywilnego wyrazić nasze uczucia sympatii i wyrazy uznania.

Chcę z całym naciskiem podkreślić, że w Was, działaczach LPŻ i w całej rzeszy pracowników lotnictwa sportowego, my lotnicy wojskowi widzimy naszych bliskich i bezpośrednich pomocników i przyjaciół.

Zdaję sobie sprawę, że tego rodzaju wypowiedź w wystąpieniu gościa Zjazdu może być przez Was przyjęta jako utarty zwrot grzecznościowej „laurki powitalnej“. Nie dla „laurki“ i nie dla przyjemnego nastroju to mówię. Mówię po to, aby każdy działacz LPŻ, jeśli gdzieś w terenie będzie się stykał nie tylko z pozytywnym stosunkiem ze strony dowódcy wojskowej jednostki naziemnej czy lotniczej, ale także — jak o tym wspomniał w swym wystąpieniu wczoraj Minister Obrony Narodowej Marszałek Rokossowski — napotka może tu i ówdzie niezrozumienie, obojętność czy lekceważenie jego działalności, aby wiedział, że ten wypadek jest odosobniony, musi być odosobniony, musi być napiętnowany. Działacz LPŻ, a tym bardziej pracownik lotnictwa sportowego, nie może się czuć kopciuszkiem. Może ktoś zapytać, dlaczego to specjalnie pracownicy lotnictwa LPŻ muszą odczuwać atmosferę opieki i pomocy udzielanej im przez wszystkie instytucje i instancje? Przecież nie mniej ważna, wartościowa i potrzebna jest praca i innych pionów szkoleniowych w LPŻ, które bezspornie zasługują na niemniejszy szacunek i przedstawiają dla kraju i wojska niemniejszą wartość.

Odpowiedź na to pytanie jest prosta. Pracownikami lotnictwa sportowego i całym pionem lotniczym LPŻ dlatego należy zajmować się ze szczególną troskliwością, że lotnicze szkolenie jest najbardziej długotrwałe, trudne, skomplikowane i stosunkowo kosztowne, łącząc przy tym w ogromnie większym niż inne dziedziny sportu stopniu wyszkolenie techniczne z procesem wychowawczym. Nie jest przypadkiem, że Związek Młodzieży Polskiej objął szefostwo właśnie nad wojskami lotniczymi. Skuteczny proces wychowawczy jest niezbędnym składnikiem wyszkolenia naszej młodzieży we wszystkich specjalnościach i rodzajach wiedzy i sportu. Ale specjalnie niezbędny jest on przy wyszkoleniu personelu latającego. Szkolenie pilota w szkole szybowcowej i w aeroklubie — zanim przeszedł on do wojskowej szkoły lotniczej — trwało parę lat. W ciągu tych kilku lat odbywał się proces nie tylko wyszkoleniowy, ale i wychowawczy, proces ważny w ogóle w sporcie, a specjalnie w sporcie lotniczym.

Przytoczę tu główniejsze okoliczności, które sprawiają, że praca pionu lotniczego, szczycąca się przecież szeregiem dużych sukcesów, wymaga ciągłej troskliwej opieki i pomocy zarówno w ramach samej Ligi jak i ze strony wojska, w tej liczbie Wojsk Lotniczych, Związku Młodzieży Polskiej, Rad Narodowych, Związków Zawodowych i innych organizacji społecznych. Trzeba powiedzieć, że zgodnie z rozkazem ministra Obrony Narodowej, dowódcy wojskowych jednostek naziemnych i lotniczych mają postawione zadanie okazywania stałej pomocy i opieki organizacjom LPŻ w terenie.

Praca lotnicza LPŻ ma szereg pięknych wyników. Widzimy je i cieszymy się z nich wszyscy. Cieszymy się z osiągnięć wyczynowców szybowcowych, którzy rozsławili imię polskiego lotnictwa sportowego na całym świecie. Cieszymy się z rozwoju polskiej myśli konstruktorskiej w dziedzinie szybownictwa, rozwoju, legitymującego się szeregiem udanych typów szybowców. Cieszymy się z postępów naszych sportowców-spadochroniarzy i z ich pięknych rezultatów, dowodzących, że nasze spadochronia stwo doszło lub przybliża się do poziomu światowej czołówki. Cieszymy się, że lotniczy sport samolotowy wraz z przeprowadzeniem pierwszych Samolotowych Mistrzostw Polski wszedł na drogę dalszego rozwoju. Cieszy nas, że coraz więcej młodzieży miast i wsi ma dziś dostęp do latania. Cieszymy się niezmiernie, że dzięki trosce Partii i Rządu nastąpiła wydatna poprawa w sytuacji materialnej instruktorów, pracujących w lotnictwie sportowym.

Te pozytywne rezultaty nie powinny nam jednak przesłaniać licznych problemów stojących przed LPŻ.

Wydaje się, że jednym z istotniejszych jest problem wzajemnego ustawienia trzech połączonych pionów szkoleniowych. Wraz z połączeniem dawnej Ligi Lotniczej, Ligi Przyjaciół Żołnierza i Ligi Morskiej w jedną organizację, znacznie wzrosła rola i powiększyły się zadania wojewódzkich zarządów LPŻ. Trzeba powiedzieć, że jeśli w Zarządzie Głównym LPŻ obsada i wzajemne ustawienie trzech pionów zapewnia wysoko jakościowe kierownictwo każdemu z nich, to w szeregu zarządów wojewódzkich, a tym bardziej powiatowych — faktycznie z fachowym kierownictwem najtrudniejszego pionu lotniczego jest zupełnie inaczej, grubo gorzej. Jeśli sądzić z szeregu wypowiedzi pracowników aeroklubów, bolączka ta w dużym stopniu utrudnia szerokie rozwinięcie działalności. Można by dodać, że i skład delegacji na Waszym Zjeździe i przebieg dyskusji wydają się również potwierdzać, że działacze lotnictwa sportowego biorą zbyt mały udział we władzach — prezydiach zarządów wojewódzkich i powiatowych LPŻ.

Zasadniczym problemem, dyskutowanym ostatnio zarówno w ZMP jak i w piśmie lotniczym LPŻ, jest problem metod umasowienia sportu lotniczego. W związku z tym wyłoniła się sprawa ogólnej oceny osiągnięć naszego lotnictwa sportowego, a także wzajemnego ustawienia kierunku pracy w aeroklubach i potrzeb lotnictwa wojskowego.

Z uznaniem należy powitać głęboką analizę stanu i zdrową krytykę dotychczasowego kierunku rozwojowego naszego lotnictwa sportowego.

Niepodobna nie zgodzić się z tym, że upajanie się np. ilością złotych odznak szybowcowych i diamentów przy bardzo niskim jak na nasze możliwości (sprzęt, instruktorzy i ilość uczniów), a także w porównaniu z innymi rozwiniętymi lotniczo krajami, stanie zdobywanych srebrnych odznak, oznacza faktycznie nie postęp, a dreptanie w miejscu naszego szybownictwa. Czymże bowiem jest srebrna odznaka? Jest to świadectwo takiego poziomu wyszkolenia, przy którym — jeśli pilot osiągnie nalot 80—100 godzin — jest on wzorowo przygotowanym kandydatem do krótkiego szkolenia na samolocie silnikowym. Praktyka mówi, że tak przygotowany pilot szybko, a więc i tanio oraz znacznie lepiej opanowuje latanie na samolocie. Wniosek stąd, że ten właśnie poziom latania szybowcowego winien być głównym celem szkolenia całej masy młodzieży szybowcowej w aeroklubach.

Jeśli aerokluby przygotowują młodzież do wstąpienia do lotniczych szkół wojskowych, to oczywiście ilość szkolonych pilotów, a zwłaszcza szybowników, powinna wielokrotnie przewyższać zapotrzebowanie szkół wojskowych. Tylko w ten sposób można zapewnić napływ przeselekcjonowanego ochotniczego i najbardziej wartościowego elementu do zawodu lotnika wojskowego czy cywilnego. Rola aeroklubów na tym się nie kończy. Przyjmą one w perspektywie wojskowego lotnika — rezerwistę dla odbywania treningu. Zapewnią trening lotniczy młodzieży studiującej, tak czy inaczej powiązanej ze specjalnościami lotniczymi.

Tak więc aerokluby winny stać się ośrodkami tętniącego życiem masowego sportu lotniczego. Ale nie można przecież z tego wyciągać opacznego wniosku, jakoby rola aeroklubów sprowadzała się tylko do ośrodków sportu lotniczego dla wszystkich, nie powiązanych z potrzebami wojska. Niestety, nie żyjemy jeszcze w okresie po zwycięstwie komunizmu na całym świecie i pieniądze naszego państwa ludowego wydawać trzeba oszczędnie i z rozmysłem. Aerokluby i szkoły lotnicze LPŻ stanowią szerokie zaplecze lotnictwa wojskowego.

Co się tyczy metod umasowienia szkolenia lotniczego, wydaje się jedyną właściwą drogą — i już w wielu wypadkach realną — tworzenie drobnych ośrodków i klubów szybowcowych, a także i silnikowych przy fabrykach, PGR-ach, w powiatowych miastach, małych miejscowościach. Wówczas liczne rzesze chłopców i dziewcząt ze wsi i małych miasteczek naprawdę będą miały otwartą drogę do latania.

Poruszonym ostatnio problemem jest słuszna decyzja ZG LPŻ powrotu do zaniedbanego w swoim czasie latania w terenach górskich, przez wznowienie pracy szybowisk górskich przy zachowaniu w pełni szkolenia na terenach płaskich. Latanie w terenach górskich jest wspaniałą szkołą hartu, umiejętności i wiedzy lotniczej i przydaje się nieraz zarówno pilotowi sportowemu jak i wojskowemu — zwłaszcza szturmowcowi i łącznikowemu.

Oddzielne zagadnienie stanowi sprawa rozwoju naszej techniki i sprzętu lotniczego w lotnictwie sportowym. Trzeba powiedzieć z uznaniem pod adresem naszych konstruktorów, że dokonali pięknego dzieła, tworząc w ciągu kilku powojennych lat szereg zgranych kolektywów twórczych, mogących wykazać się udanymi konstrukcjami, z powodzeniem rywalizującymi z odpowiednimi samolotami, a zwłaszcza szybowcami analogicznej klasy innych krajów. Ale życie nie stoi w miejscu, a technika lotnicza szybko się rozwija. Jeśli np. taki udany szybowiec jak „Jastrząb“ był dobry w swej klasie rok, dwa lata temu i jeszcze dziś, jeśli taka udana „Jaskółka“ jest dobra w roku 1955, jeśli „Junak“ był dobry na pewnym etapie, to nie trzeba zapominać, że już dziś, a tym bardziej jutro z techniką naszą możemy pozostać w tyle.

Nie jest sekretem, że nasi spadochroniarze odczuwają brak odpowiednich samolotów sportowych do skoków wysokościowych. Odczuwamy brak nowoczesnego samolotu do holowania szybowców; szybkiego samolotu zradiofonizowanego, z dobrymi charakterystykami startu, naboru wysokości i lądowania. Brak nam radiostacji dla szybowców — w rozwiązaniu tej sprawy stawiamy pierwsze kroki, podczas gdy we Francji np. radio jako środek kierowania dawno już zastosowano w szybownictwie.

Nasi piloci samolotowi latają albo na CSS-ach, albo na zakupionych u naszych przyjaciół „Zlinach“. Gdzież jednak podziały się nasze znane tradycje konstrukcji samolotów sportowych — naszych dawnych RWD, które wygrywały międzynarodowe Challenge? Mamy dobrą „Jaskółkę-Z“ z doskonałością — jeśli się nie mylę — 26, ale nasi czechosłowaccy przyjaciele z południa sygnalizują już udane próby w locie wysokowyczynowego szybowca o doskonałości 38, przy minimalnym opadaniu własnym.

Poruszałem tu i podkreślałem sprawy lotnictwa sportowego nie dlatego, że sam jestem pilotem, ale dlatego, że lotnicze szkolenie jest najtrudniejsze, najdłuższe i najbardziej kosztowne.

Poruszyłem oczywiście tylko garść problemów. Jest ich niewątpliwie znacznie więcej i znacie je lepiej niż ja. Najistotniejsze jest jednak to, że problemy te i im podobne są dziś przedmiotem twórczej krytyki i poszukiwań. To stanowi gwarancję postępu. Partia uczy, że nie ma zgubniejszego objawu jak spoczęcie na laurach. Wzór uczciwego, szczerego i pryncypialnego stosunku do przebytej drogi, do osiągnięć i do błędów, dają nam nasi radzieccy przyjaciele. Studiowanie i wykorzystywanie doświadczeń bratniej organizacji DOSAAF ogromnie może pomóc dalszemu rozwojowi LPŻ.

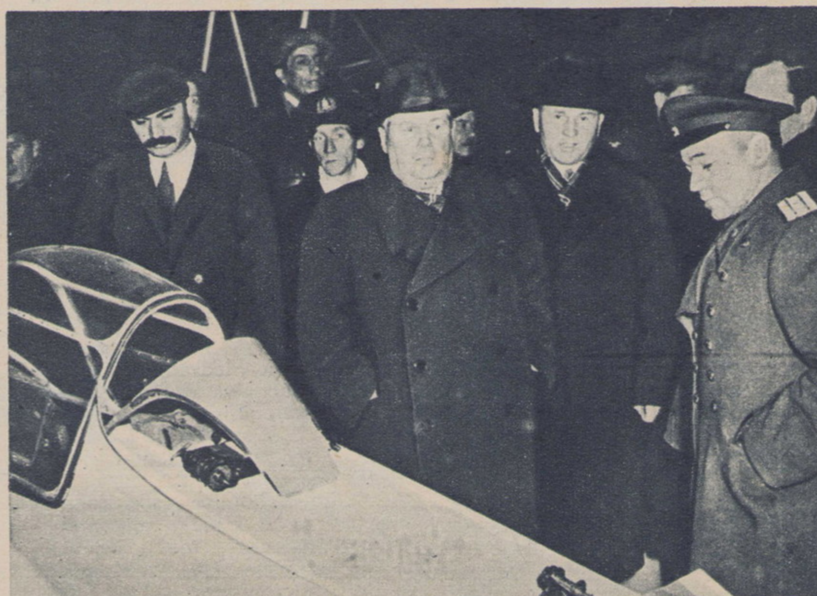
Towarzysze i Obywatele!

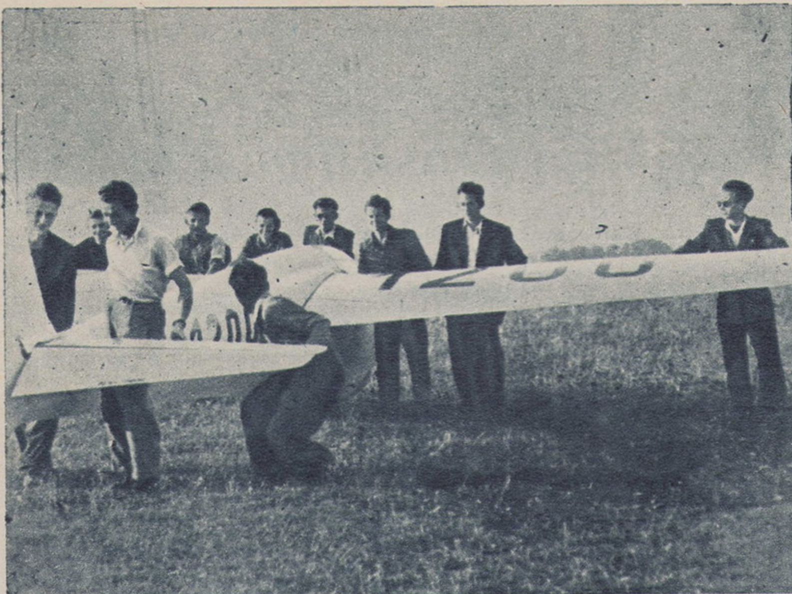
Młodzież Polska zawsze okazywała tyle entuzjazmu do latania, że dziś w warunkach nowej władzy ludowej, kiedy zaspakajanie tej dążności zlewa się w jeden nurt z patriotycznym poczuciem wykonywania czynności, pracy, a potem służby pożytecznej dla państwa ludowego, mamy wszelkie dane, aby dalej rozwijać nasze lotnictwo sportowe jako szerokie i o wysokiej jakości zaplecze naszego lotnictwa wojskowego. Czekamy na dobrze wyszkolonych przez Was pilotów, mechaników, radiotelegrafistów, strzelców. Wierzymy, że rozwijając dalej pracę będziecie odnosić co raz piękniejsze rezultaty. Ze swej strony obiecujemy wszechstronną, usilną pomoc.

Życzymy Wam w dniach II Zjazdu, aby Liga Przyjaciół Żołnierza ogarniała co raz większe rzesze ludności i młodzieży, szkoląc je i wychowując na płomiennych patriotów naszej ludowej Ojczyzny, patriotów, którzy będą umieli — gdyby zaszła potrzeba — z bronią w ręku odeprzeć zakusy wrażego imperializmu.

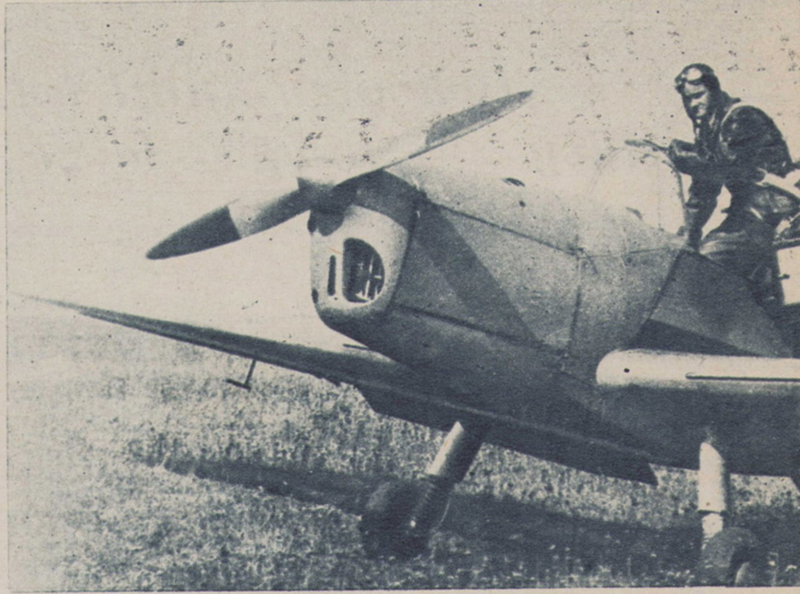
Z odwiedzin delegacji zagranicznych na II Zjazd LPŻ w siedzibie Aeroklubu Warszawskiego: zastępca prezesa CK DOSAAF kontradmirał Matuszkin (w środku) i szef działu wyszkolenia lotniczegao CK DOSAAF tow. Wojejkow (z prawej) wraz z innymi delegatami zagranicznymi oglądają szybowiec akrobacyjny „Jastrząb“.

Foto: B. Koszewski (2)





Młodzi szybownicy, uczniowie instr. Henryka Gołębiewskiego, w chwilę po zakończeniu lotów.



Na „Zlinie-26" przewozili piloci instruktorów i sprzęt spadochronowy na szkolenie „terenowe".

AEROKLUB Z DWOMA SZYLDAMI

I

Pociąg zwolnił bieg. Dudnienie kół po szynach zmieszało się z warkotem silnika samolotu, który zatoczył równy krąg nad lotniskiem i łagodnym łukiem podszedł do lądowania. Po chwili powtórzył kurs, raz i drugi... Odsłoniło się lotnisko, wokół którego skupiskami zabudowań rozsiadło się miasto.

Czerwień świeżych cegieł zabudowań aeroklubu mówiła o młodej tradycji miejscowego lotnictwa. Czyste, przestrzenne pomieszczenia, a zwłaszcza świetlica i modelarnia ściągały tu dużo młodzieży.

II

Przejrzałam protokoły z kolejnych posiedzeń Rady Klubu. Wzięłam udział w naradzie kierownictwa z kadrą i wiele rozmawiałam z ludźmi, którym głazem na sercu leżą sprawy Aeroklubu Robotniczego I. Błędne koło. W ciągu trzech lat istnienia aeroklub prosperował zupełnie nieźle. Zakład opiekuńczy inwestował go na równi ze swymi innymi obiektami sportowymi. Wszelkie usługi gospodarcze wykonywał chętnie, bez narzekań. Jasne to było dla wszystkich. Bowiem z obiektu lotniczego korzystali wyłącznie pracownicy zakładu, z których dzisiaj wyrośli tacy instruktorzy społeczni jak Andrzej Ciesielski, Nikodem Buchowiecki, Henryk Gołębiowski i inni.

III

Tegoroczny sezon minął właściwie jak poprzednie. Tyle, że zapisał się trochę lepszymi osiągnięciami i większym doświadczeniem. Trzy Srebrne i dwie Złote Odznaki Szybowcowe zdobyte na początku sezonu dodały blasku aeroklubowi, który z kolei przyćmiły niewykorzystane pod koniec w 100% plany szkolenia podstawowego. Złożyła się na to przede wszystkim niesystematyczna praca kadry instruktorów i mechaników oraz oderwanie kierownictwa od spraw szkolenia. Kampanijność w działaniu i brak współpracy w aeroklubie dały jak najgorsze wyniki. Reszty dokonała niewłaściwa gospodarka ludźmi zgłaszającymi się na szkolenie (chociażby taki fakt jak przesłanie ich najpierw na kurs samolotowy, a dopiero później na spadochronowy). Jasne, że odwrotna kolejność szkolenia nie zdała egzaminu i sport spadochronowy w aeroklubie był zagrożony. Instruktor Zdzisław Chyliński musiał się uciec do szkolenia „terenowego". Polegało to na tym, że samolotami latano do pobliskiego miasta, gdzie z miejscową młodzieżą przerabiano kurs szkolenia podstawowego. Wynik więc brzmi — 65% planu, treningowcy zaś wykonali go w 200%, co w stosunku do roku ubiegłego wynosi 250%.

Podobnie w szybownictwie szkolenie pozostawia wiele do życzenia. W tabeli wyników notowane są ciągle te same nazwiska pilotów treningowych. Niekorzystne to było między innymi z tego powodu, że jeżeli poleciał na przelot np. instr. Stanisław Ratusiński, to po pierwsze — blokował sprzęt, którego i tak było niewiele, a po drugie — zaniedbywał szkolenie z uczniami, należące bądź co bądź do jego obowiązków instruktorskich. Sytuację niewątpliwie odprężyłoby uzupełnienie sprzętu treningowego i nawigacyjnego przez Zarząd Główny LPŻ. Chociaż jedna „Jaskółka" i „Bocian", ze dwa barografy (w aeroklubie jest jeden), zmiana linek w „Żubrach" i bezpieczniki zrywowe do wyciągarki, nie tylko stworzyłyby większe możliwości prawidłowego wykonywania obowiązku, a także zachęciłyby ludzi do wysiłków, bo nawet minimalna, ale szczera pomoc jest dużym bodźcem do zdwojenia sił.

IV

Aeroklub Robotniczy I, stojąc wobec problemu wykonywania planów, przestał ograniczać się do rezerw młodzieży zatrudnionej w zakładzie opiekuńczym. Sięgnął do zakładów pracy monopolistycznie dotychczas odwiedzanych przez Aeroklub Lubelski. Rozwinęła się więc konkurencja w „łowieniu" kandydatów. A stawka jest duża — chodzi o wykonanie planów, które przecież nie maleją.

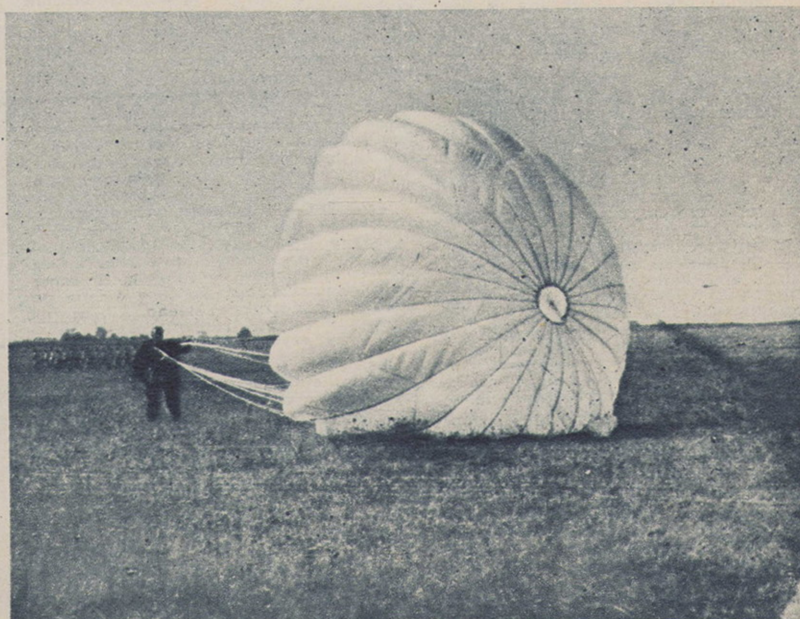
Aeroklub Robotniczy siłą faktów staje się coraz mniej „robotniczy" i zakład opiekuńczy mimo zobowiązań wobec niego, na wiele niedociągnięć patrzy teraz przez palce. Z drugiej strony ZG LPŻ sugeruje się szyldem aeroklubu, nie zdradzając większego zainteresowania jego sprawami organizacyjnymi i gospodarczymi. Aeroklub więc, mając skądinąd dwóch opiekunów-zwierzchników, zdany jest na własne siły i staje np. wobec problemu, kto zajmie się konserwacją hangaru, który wymaga tego niezwłocznie.

Aktualna obecnie akcja przyjęć na szkolenie nie lepiej jest potraktowana przez miejscowy Zarząd Wojewódzki LPŻ. A szkoda. Skoro ZG wychodzi z założenia, że plan szkolenia obowiązujący Aeroklub Robotniczy I jest realny (czego dowodem jest fakt, że go nie zmienia) mimo istnienia sytuacji dwóch położonych obok siebie aeroklubów, to przynajmniej konsekwentnie do zarządzeń powinien ułatwiać im przeprowadzenie akcji, czego jak już wspominałam — wojewódzki LPŻ nie przestrzega. Nie myślę tu o przyprowadzeniu gotowych kandydatów, ale propagowanie lotnictwa naprawdę w tym wypadku należy do ZW. Tymczasem żadna wzmianka na ten temat nie pojawiła się ani w prasie, ani w kronice filmowej, nie wywieszono nawet jakichś plakatów, nie mówiąc o organizowaniu spotkań młodzieży z pilotami itp. Kto wie, czy nie powtórzy się historia ubiegłego roku, kiedy to piloci brnęli po pas w śniegu, chodząc po wsiach i zachęcając do lotnictwa...

Ambicje Aeroklubu Robotniczego I mimo trudności wynikających z jego organizacji są wysokie. Młodej tradycji lotniczej bronią nie tylko najstarsi jego wychowankowie, ale także już tegoroczni. Najlepiej mówią za nich wyniki ich poważnego podejścia do zadań szkolenia. Takie nazwiska jak Franciszka Kolbera, Tadeusza Władasiuka, Czesława Pulińskiego, Grzegorza Ciecierko, Janusza Poczachowskiego i wielu innych są chlubą ostatniego sezonu. Zobowiązanie wobec nich i im podobnych mają zarówno zakład opiekuńczy aeroklubu jak i LPŻ, którzy nie dla firmy reprezentują miejscowy aeroklub, lecz dla konkretnej, efektywnej pracy.

HANNA JANKOWSKA

Skoczek i pilot szybowcowy w jednej osobie, Tadeusz Rachlewicz, wykonał pokazowy skok ze spadochronem.



Gdzie leży RINGWAY?



„Wo liegt Ringway?" — brzmi tytuł opowiadania, zamieszczonego w miesięczniku „Schweizer Aero-Revue" nr 5 z br., osnutego na tle autentycznej przygody dwóch szwajcarskich lotników sportowych, którzy wybrali się w 1947 r. samolotem do Anglii. Opowiadanie rzuca ciekawe światło na stosunki panujące podówczas w angielskim lotnictwie sportowym. Zamieszczamy je w wiernym przekładzie, bez zmian.

Redakcja

SZARA, jednostajna warstwa niskich chmur zalegała nad lotniskiem Derby, uśpionym ciszą niedzielnego poranka. Spokój był zupełny; wydawało się, że wszystko, do ostatniego źdźbła trawy, przepojone jest nastrojem zmęczenia po wczorajszej uroczystości. Leniwie toczyły się koła. Nawet brama hangaru zalatywała jeszcze alkoholem. Ten sam zapach, wytyczał drogę do biura operacyjnego, gdzie wsparte na stole drzemało indywiduum, oddzielone od świata bukietem zwiędłych kwiatów i kilku stosami papierów.

Trzeba tutaj podkreślić, że był to poranek niedzielny. I to wcale nie jakiś zwyczajny, ale angielski poranek niedzielny, w dodatku widziany zmęczonymi oczami dwóch cudzoziemców, którym dał się we znaki wczorajszy bankiet z tuzinem przemówień i morzem spirytualiów. W dodatku obaj byli jeszcze na czczo...

— Prosimy o formularze do zgłoszenia przelotu.

— Niestety, nie mam — brzmiała odpowiedź spoza bukietu kwiatów.

— Więc gdzie są?
— Nie wiem.
— Chcielibyśmy z zawiadowcą portu...
— Dziś niedziela, Sir.
— A dyżurny oficer meteorologiczny?
— Nie ma nikogo, Sir.

— Więc kiedy przyjdzie ktokolwiek, do stu diabłów?

— Może za dwie godziny, może w południe, może jeszcze później. Lecz nie jestem tego pewien...

— Chcemy lecieć do Manchester-Ringway. Czy nie ma tutaj jakiejś mapy z wykreślonym położeniem tego lotniska? Czy możemy startować?

Indywiduum westchnęło ciężko za barykadą kwiatów i papierów.

— Nie mogę wam nic pomóc. Róbcie co chcecie. Jeżeli macie ochotę, startujcie. Ringway to duże lotnisko, chyba go nie przeoczycie? Good bye!

Dwaj Szwajcarzy w pośpiechu opuścili lokal, zdając sobie wyraźnie sprawę z tego jak nietaktownie postąpili, zakłócając dobrze zasłużony spokój urzędnika. Cóż, trzeba było jednak coś przedsięwziąć, choćby na własną rękę, jeżeli nie chciało się czekać tu do jutra.

— Czy masz w ogóle mapę tej trasy — zapytał pilot nawigatora, co prawda bez przekonania.

— Mam tę samą Anglię co wczoraj, dwumilionówkę. 100 kilometrów z Derby do Manchesteru to na niej w sam raz 5 centymetrów. W dodatku mapa w środku jest przecięta. No i lotnisk brak zupełnie. Cóż chcesz — mam tę mapę po ojcu, który przywiózł ją z Anglii równo 40 lat temu. Ale kupił ją w Manchester. Więc może mapa sama wywęszy trasę do rodzinnego miasta? Zresztą, zaprowadzi nas kolej. Tylko to lotnisko...

— Zaraz, zaraz! Byłem kiedyś w Anglii na urlopie, u mojego wujka pod Manchesterem. Skarżył się, że samoloty nie dają mu spać nad ranem. Więc lotnisko powinna być gdzieś na południowy zachód od miasta. Polecimy tam i znajdziemy chyba ten międzynarodowy port lotniczy! — ucieszył się pilot.

— Czy dawno byłeś u wujka? — zapytał jeszcze nawigator, któremu te informacje wydawały się nie dość ścisłe. Lecz tamten już przypinał się pasami i bąknął coś niewyraźnie w odpowiedzi.

„... naście lat temu" — doszło do nawigatora. Szesnaście? Siedemnaście? W taki poranek niedzielny, na czczo, łatwo się przesłyszeć, a nawet zgoła ulec halucynacjom. Zresztą czy to takie ważne?

— Kontakt!

— Kontakt!

Nawigator wgramolił się pospiesznie do kabiny i z wprawą uporządkował swoje przybory: przewodnik po Anglii, notatnik, podziałkę i — co najważniejsze — mapę, dwumilionówkę.

W kwadrans później samolot gnał już chyżo wzdłuż linii kolejowej. Drobny lecz gęsty deszczyk zacierał resztki widoczności, co bynajmniej nie poprawiało warunków dla orientacji. Jedynie z boku było widać coś niecoś. Chmury zdawały się zagęszczać i obniżać, w przedpolu zarysowały się jakieś ponure wzniesienia. Na szczęście kierunek lotu wydawał się prawidłowy.

Kiedy maszyna znalazła się wśród pagórków, nawigator nerwowym ruchem wpakował wszystkie swoje przybory do podręcznej kieszeni. Teraz, kiedy obydwaj wraz z pilotem z największym trudem odnajdywali nikłą wstążkę toru kolejowego, luźne drobiazgi mogły tylko przeszkadzać.

Potem wierzchołki pagórków przesłoniły się mgłą. Wysokość lotu wynosiła jeszcze sto stóp. (O ile przyjemniej podaje się takie krytyczne dane w stopach niż w metrach— większa liczba podnosi na duchu!). Pokazało się jakieś miasteczko z uliczkami ciemnymi od deszczu. W ostrym zakręcie, tuż nad dachami mignął na stacji napis „Buxton". Lina toru wyprowadziła samolot znów w labirynt pagórków. W pewnej chwili zakończyła się zdradziecko ciemnym otworem tunelu. Nie pozostawało nic innego jak poderwać samolot w górę i dosłownie przepełznąć po łagodnym zboczu na przeciwną stronę przeszkody. Minęło pięć denerwujących minut, zanim kolej pojawiła się ponownie. Lecz czy była to ta sama linia?

Uwagę załogi ściągnęło teraz większe skupienie domów, które wyskoczyło przed samolotem. Kilka fabryk, huta, dwa place do gry w golfa, jakieś duże osiedle. „Manchester!" — zabrzmiało w kabinie radosnym duetem. Pozostawało tylko rozejrzeć się za lotniskiem. Nie było to łatwe. Chmury leżały tu tak samo nisko jak na trasie, deszcz wzmógł się, a dymy fabryczne znakomicie zmąciły tę cienką warstewkę przestrzeni, jaka pozostała jeszcze do dyspozycji. Trzeba było próbować, po omacku.

— Na zachód! — postanowił pilot, lecz już po chwili zmienił decyzję.

— Raczej na północ! — lecz i to nie przyniosło rozwiązania.

— Zawracamy o 180°!

W polu widzenia pojawiły się znów domy, dymiące kominy, fabryki, lecz chyba nie te same co poprzednio? Ten plac golfowy też chyba inny?

— To samo miejsce, czy inne?
— To samo!
— Inne!
— A jednak... może?
— Nie, inne! Do licha — trzeba próbować dalej!

I znów: domy, fabryki, wielkie piece. Pełen troski wzrok nawigatora obejmuje wskaźnik zapasu paliwa. Całe szczęście, że wystarczy jeszcze na dwie godziny. Do licha — może w tym czasie znajdzie się coś ciekawszego, niż fabryki i boiska?

Lecz minął jeszcze kwadrans błądzenia wśród dymów miejskich, zanim wreszcie w kabinie zabrzmiał radosny okrzyk:

— Lotnisko!

Zatem prędzej! W lewo... i w krąg... Co prawda mało zachęcający widok: brak hangaru, ani śladu jakichkolwiek budynków. Gdyby nie betonowy pas startowy, można by mieć wątpliwości. Lecz co to: jacyś ludzie taszczą szybowiec po betonce! Deszcz jeszcze tu nie dotarł.

W parę minut później samolot podkołował do zdumionych szybowników. Okazało się, że nie jest znów tak źle: lotnisko nazywa się, wprawdzie Woodford, ale upragnione Ringway leży nie dalej jak pięć minut lotu, dokładnie na zachód. Lecimy na zachód!

Z uczuciem ulgi i wdzięczności załoga wsiada do kabiny. Start, zakręt w lewo i na kurs 270° plus poprawka na dewiacje, wiatru można nie uwzględniać, bo słaby. Tylko dokładnie trzymać. No i sekundomierz...

Dwie minuty. Trzy. Jeszcze dwie, a przygoda zakończy się szczęśliwie.

— Widzisz już coś?
— Nie!
Dobiega czwarta minuta.
— A teraz, jest?
— Nie ma!
Wskazówka minęła piątą minutę...
— Teraz musimy być nad nim!

Nic. Potem domy... fabryki... boisko do gry w golfa, zresztą całkiem nowe. Potem i znów fabryki...

— Należało jednak wziąć poprawkę na wiatr. Ale jaką?

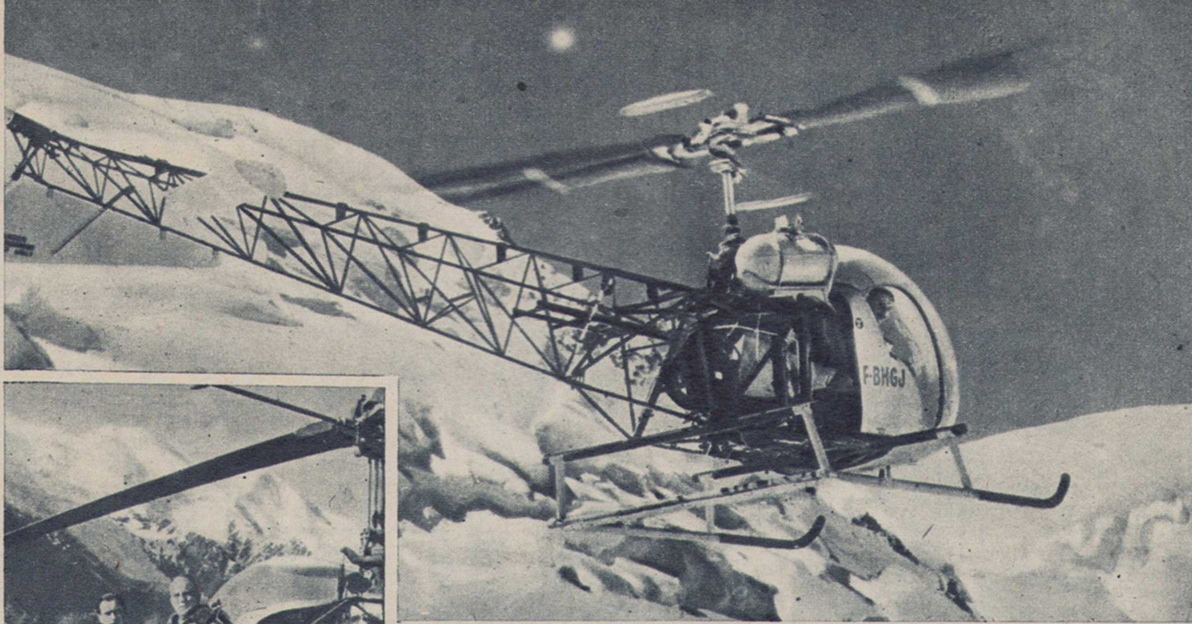
Ostry zakręt w lewo. Nic nowego. Prosto. W prawo. Znów w lewo. W szczupłym polu widzenia, niby na ekranie, pojawiają się wciąż w zmiennej kolejności znane już fragmenty scenarii: dym, deszcze, mgła, a poniżej wielkie piece, domy, fabryki, dwukrotnie wspomniany już kanał i jeszcze jedno boisko, może to samo? Lotniska ani śladu! W tej idiotycznej opresji jedynym rozsądnym wyjściem wydaje się powrót do Woodford. Ale jak trafić doń po półgodzinnym błądzeniu? Tu szczęście zdaje się sprzyjać: w najbardziej nieoczekiwanej chwili pojawia się znany pas betonu z szybowcem.

Kiedy samolot stanął przed grupą, miny załogi były nietęgie. Co za wstyd!

Z grupy szybowników wysunął się niepewnie jeden, może instruktor.

— Przepraszamy was i prosimy o przebaczenie. Ringway leży wprawdzie pięć minut stąd, lecz nie na zachód, a na północ... Sorry!

Przełożył: A. ZIENTEK





ŚMIGŁOWCEM NA MONT BLANC

Przewodnik Andre Contamine i pilot Jean Moine po locie na Mont Blanc. U góry: śmigłowiec Bell 47 G.

FRANCUSKI pilot śmigłowcowy Jean Moine dokonał niedawno wyczynu, stanowiącego wspaniały dowód niezwykle szerokich możliwości nowoczesnych śmigłowców. Oto przy pomocy seryjnego dwumiejscowego śmigłowca Bell 47 G dokonał on lotu wysokogórskiego, zakończonego lądowaniem na szczycie najwyższej góry w Europie — Mont Blanc, wznoszącej się 4 807 m nad poziom morza.

Z myślą dokonania lotu na szczyt Mont Blanc pilot Moine nosił się od chwili ukończenia specjalnego kursu śmigłowcowych lotów górskich w Briancon, po którym uczestniczył w szeregu akcji śmigłowcowych w wysokich górach. M. in. w dniach 6—7 marca 1953 r. przerzucał przy pomocy śmigłowca Bell 47 D sześć ton materiału i 17 osób personelu robczego na odcięty lawinami teren budowy leżący na wysokości 1 800 m. Później był świadkiem transportowania przy pomocy śmigłowca 60 ton materiałów budowlanych na wysokość 2 400 m. „Kawałki" zabierane jednorazowo miały postać rur długości 6 metrów i ciężaru 190 kG. Skoro można przy pomocy lekkiego śmigłowca wykonywać w wysokich górach tak ciężkie prace, to z pewnością można też dokonać lotu na Mont Blanc — myślał Jean Moine, coraz bardziej konkretyzując plan rekordowego lotu.

Tu trzeba wyjaśnić, że główną przeszkodą natury technicznej jaka utrudniała realizację lotu na Mont Blanc było to, że śmigłowiec Bell 47 D, wyposażony w silnik o mocy 200 KM, miał pułap statyczny niższy niż wysokość szczytu. Nie pomagało nawet ogołocenie maszyny z takich obciążeń jak bateria pokładowa. Dopiero mocniejsza wersja śmigłowca (Bell 47 G) z silnikiem 260 KM miała pułap statyczny wystarczający do wykonania pionowego lądowania na szczycie. Śmigłowiec ten otrzymał Jean Moine 1 czerwca. Już w dwa dni później dokonał na nim przelotu z Paryża do Fayet w Alpach. 4 czerwca Moine odbył szereg lotów rozpoznawczych w okolicy masywu Mont Blanc, z lądowaniem na wysokości 3 600 m. Stwierdził tu jeszcze praktyczną możliwość wykonywania lotu wiszącego z dwoma pasażerami. Wobec tak obiecujących właściwości śmigłowca zdecydowano dokonać „szturmu" Mont Blanc w dniu 6 czerwca.

4 czerwca wyruszyło do Chamonix na szczyt Mont Blanc czterech przewodników górskich, którzy mieli wytyczyć na szczycie lądowisko. Liczono, że dotrą oni na szczyt dnia 5 czerwca o godzinie 14.

Wbrew pesymistycznej prognozie meteorologicznej, 6 czerwca o godzinie 5 rano niebo było zupełnie bezchmurne, dlatego mimo silnego wiatru pilot uznał warunki atmosferyczne za sprzyjające przedsięwzięciu. Szybko załadowano do śmigłowca wyposażenie ratunkowe — narty, haki, czekany, liny, racje żywności — i o godzinie 5 minut 15 Jean Moine w towarzystwie przewodnika alpejskiego Andre Contamine wzniósł się ponad malownicze Chamoix i skierował śmigłowiec ku ośnieżonemu masywowi Mont Blanc. W piętnaście minut później wylądował na płaskowzgórzu Gouter (4 300) dla stwierdzenia stanu pokrywy śnieżnej i dla przekonania się, czy dotarła już na Mont Blanc pomocnicza grupa przewodników. Niestety, jeszcze nie dotarła. Po 36 godzinach wspinaczki, zatrzymani złą pogodą na trasie, czterej wytrawni przewodnicy byli jeszcze daleko od szczytu. Fakt ten jednak nie zniechęcił Moine i Contamine. Postanowili lądować na szczycie mimo nieprzygotowania lądowiska.



Ostatni etap przed lotem na szczyt Mont Blanc: Jean Moine na Dome du Gouter.

W kilka minut po starcie z Dome du Gouter śmigłowiec znalazł się nad szczytem Mont Blanc. Z przezroczystej kopuły śmigłowca szczyt nie wyglądał zachęcająco. Wiatr o prędkości 45 km/h wzbijał tumany śnieżnego pyłu, spowijając wierzchołek najwyższej góry Europy w białą zasłonę, utrudniającą widoczność. Wspomnieć tu trzeba, że Mont Blanc nie ma właściwie w swym najwyższym punkcie żadnego ostrego wierzchołka, ani spłaszczenia, lecz dość ostrą grań, co oczywiście poważnie utrudnia lądowanie. Na szczęście Moine dostrzegł w pewnym miejscu niewielką płaszczyznę, wystarczającą na tyle, by zmieściły się na niej płozy Bella. Po krótkiej naradzie z Contamine pilot zdecydował się lądować.

Termometr wskazywał —10° C, nic więc dziwnego, że obu lotnikom, którzy ubrani byli zbyt lekko, dzwoniły zęby, ręce pokrywały się „gęsią skórką". Nie bawili więc na szczycie zbyt długo. Tylko kilka metrów zdjęć filmowych, kilka „strzałów" z aparatu fotograficznego i po upływie czterech zaledwie minut Moine i Contamine byli znów w powietrzu. O godzinie 6.15, dokładnie w godzinę po starcie, lądowali w Chamonix.

Cóż dodać do tego opisu? Że lot był dowodem wspaniałej użyteczności śmigłowców w górach? Że przekonał najbardziej chyba zawziętych przeciwników śmigłowców, iż pod względem szybkości transportu w niedostępnym terenie śmigłowce są bez konkurencji? Wszystko to wynika z lotu Moine samo przez się.

Jednak coś do tego opisu dodamy. Dodatkiem tym będzie życzenie, by i w naszych polskich górach śmigłowce znalazły jak najszybciej zastosowanie. Okazji ku temu nie zbraknie. Ostatnia powódź na Podhalu dostarczyła na to licznych dowodów.

Na podstawie „Interavii"
opracował **R. W.**



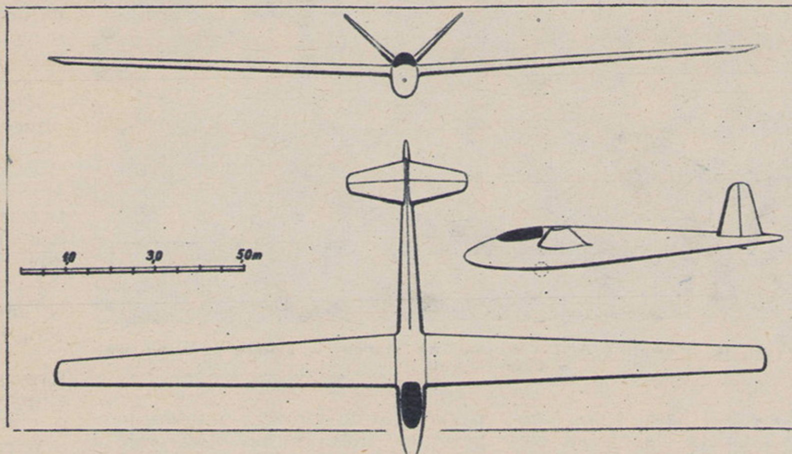
Transport rur w terenie wysokogórskim przy pomocy śmigłowca.
Foto: „Interavia" (4)

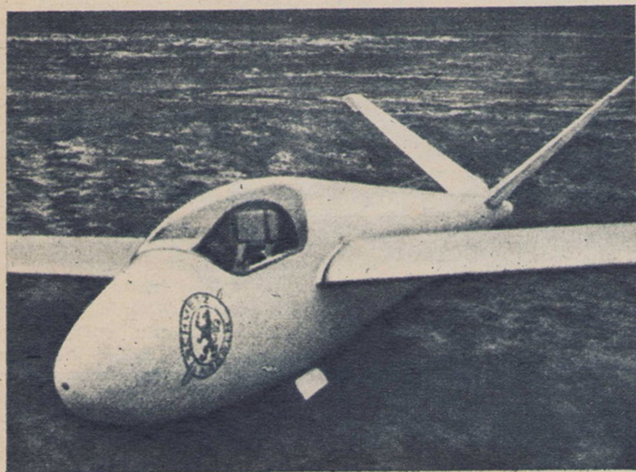
Odrzutowcem PO ŚWIECIE

SZYBOWIEC HKS – 3 CZY NAWRÓT DO MAŁYCH OBCIĄŻEŃ?

DOŚWIADCZENIA uzyskane z dwumiejscowym szybowcem laminarnym HKS-1 posłużyły konstruktorom do opracowania jednomiejscówki o identycznym układzie i sylwetce, lecz o zmniejszonych rozmiarach i obciążeniu powierzchni, celem lepszego dostosowania go do przeciętnych i słabych warunków termicznych. Zastosowano również nowy profil, opierając się na profilach laminarnych NACA 652 — 614 oraz Worthmann.

W szybowcu HKS-3 zastosowano na szeroką skalę technikę klejenia metalu z drewnem. Dźwigar skrzydła posiada pasy duralowe o przekroju 110 × 6 mm (u nasady), oklejone całkowicie sklejką 0,6 mm, co nadaje im na pozór wygląd drewnianych i stwarza możliwość łatwego łącze-





nia z pozostałymi elementami. Tak wykonany dźwigar ma być nie tylko o połowę lżejszy i o 20% wytrzymalszy na zginanie, ale jeszcze znacznie tańszy od drewnianego („Thermik" podaje, iż cena jego wynosi zaledwie 30% ceny zwyczajnego dźwigara drewnianego podobnych rozmiarów!).

Podobnie jak HKS-1, również HKS-3 posiada uginaną tylną część skrzydła, co zastępuje lotki. Giętkość konstrukcji uzyskano przez wykonanie żeberek z taśm stalowych, również oklejonych sklejką. Punkty węzłowe, służące do połączenia napędu, wykonane są z gumy nawulkanizowanej na metal, celem zachowania giętkości żeberek.

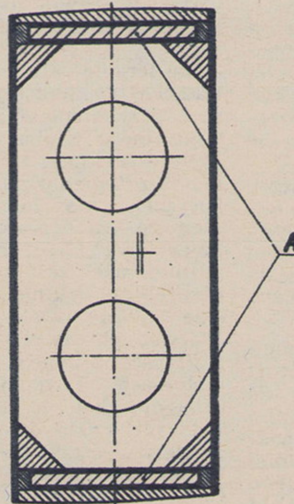
Szybowiec posiada amortyzowane kółko, całkowicie chowane i zasłonięte w locie. W przeciwieństwie do HKS-1 jest ono umieszczone przed środkiem ciężkości, w związku z czym szybowiec posiada płozę ogonową. Nowością jest umieszczenie tej płozy na pionowej osi, dla zapewnienia jej pełnej swobody obrotu. Ma to na celu ułatwienie manipulacji naziemnych. Np. podczas transportowania szybowca ogonem naprzód mała płoza odwraca się samoczynnie, przez co staje się zbędne unoszenie ogona.

Limuzyna otwiera się na zawiasach do góry i może być w tym położeniu blokowana, jak to ma miejsce na niektórych samolotach myśliwskich. Spadochronik ogonowy posiada średnicę 1,3 m.

Rozpiętość szybowca wynosi 16,0 m, długości 7,20 m, powierzchnia nośna 14,23 m², wydłużenie 18, ciężar 230 kG, w locie 330 do 400 kG, zależnie od balastu wodnego, który mieści się w kadłubie, w worku ze specjalnej tkaniny. Z pomocą balastu wodnego można zmieniać obciążenie powierzchni w granicach od 24,3 do 28,1 kG/m². Prędkość dopuszczalna wynosi 200 km/h

Biegunowa szybowca HKS-3 z pełnym balastem odpowiada w przybliżeniu osiągom szybowca HKS-1 bez pasażera. Szybowiec bez balastu posiada biegunową przesuniętą w zakres mniejszych prędkości.



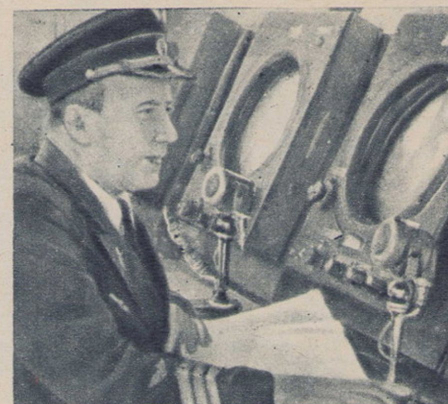


Przekrój dźwigara szybowca HKS-3.

1142 m wysokości osiągnął model silnikowy

Modelarz belgijski Gobeaux ustanowił nowy rekord międzynarodowy w kategorii modeli silnikowych zdalnie sterowanych. Jego model w dniu 15 sierpnia 1955 roku osiągnął wysokość 1 142 h. Pomiaru dokonano teodolitami.

Model zaopatrzony był w silnik „Micron-60" i ważył 3,8 kG. Powierzchnia skrzydeł — 60 dcm²



O BEZPIECZEŃSTWO LOTU

Komunikacja lotnicza w ZSRR dysponuje nowoczesnym sprzętem, zapewniającym całkowite bezpieczeństwo przewozów pasażerskich w każdych warunkach atmosferycznych. Na zdjęciu jeden z przodujących kierowników startu w porcie lotniczym w Leningradzie — A. Chorunży, prowadzi lądujący samolot przy pomocy radiolokatora.

Foto: „Grażdanskaja Awjacja"

Szybownictwo za granicą

SZWECJA. Główne szybowisko szwedzkie Alleberg było w czasie od 9 do 17 lipca 1955 widownią mistrzostw szybowcowych z udziałem 16 pilotów (w tym 4 wojskowych). Wśród zawodników znalazło się m. in. dwóch b. mistrzów świata: Persson (zwycięzca w mistrzostwach świata 1948) oraz Nillson (1950). Zdecydowana większość zawodników, bo aż 13 startowało na szybowcach typu „Welhe", produkcji szwedzkiej. Dwa szwajcarskie „Mosweye" oraz jeden niemiecki „Bergfalke" stanowiły jedyne urozmaicenie sprzętu.

Wszystkie konkurencje w liczbie 8 rozegrano na wyznaczonych trasach o długości od 36 do 112 km. Podstawą klasyfikacji była uzyskana prędkość przelotowa. Najlepsze wyniki poszczególnych konkurencji:

1. Przelot docelowy 49,1 km — Andersson 70,1 km/h,
2. Przelot docelowy 60 km — Klevstigh i Silesmo, obaj po 57,9 km/h,
3. Przelot docel. powr. 2 x 30 km — Persson, 59,6 km/h,
4. Przelot trójkątny 106 km — Persson, 68,3 km/h,
5. Przelot trójkątny 106 km — Silesmo, 38,7 km/h,
6. Przelot docelowy 74 km — Eklind, 83,4 km/h.
7. Przelot docelowy 36 km — Eklind, Klevstigh i Persson, 77,8 km/h,
8. Przelot trójkątny 112 km — Eklind, 76,9 km/h.

Jak widać nie tylko trasy, ale i uzyskane wyniki nie są zbyt imponujące, co należy przypisać niezbyt korzystnej pogodzie. Uderza natomiast znaczna ilość konkurencji (8 w ciągu 9 dni). Organizatorzy zawodów nie wahali się wykorzystywać dni o słabych warunkach, dopasowując do nich zadania dzienne.

W klasyfikacji ogólnej, którą sporządzono po skreśleniu każdemu zawodnikowi jednego, najsłabszego wyniku, zwyciężył 23-letni Irve Silesmo, zdobywając 6519 pkt. Drugie miejsce zajął Clas Eklind (6323), trzecie Ake Andersson (6289), czwarte Klevstigh (5599), piąte Harry Akerman (5491). Wyrównana punktacja czołówki oraz fakt, że obaj mistrzowie świata Persson i Nillson sklasyfikowali się dopiero na 7 i 8 miejscu, świadczy, iż Szwedzi posiadają dość liczną grupę pilotów o wysokich kwalifikacjach zawodniczych.

(Schweizer Aero-Revue)

SZYBOWNICY NRD POMAGAJĄ KOLEGOM Z NRF

JAK podaje prasa NRF, szybownicy Berlina zachodniego zaczną niebawem korzystać z lotniska Schönhagen k/Trebbin w demokratycznym sektorze Berlina. Zrzeszający około 1 200 członków Zachodnio - Berliński Związek Lotniczy zawarł już porozumienie w tej sprawie z władzami kierującej sportem lotniczym w NRD organizacji GST (Gesellschaft für Sport und Technik).

Przewodniczący Zachodnio - Berlińskiego Związku Lotniczego — dr Heye Straatman, w wywiadzie udzielonym 21 listopada br. przedstawicielowi prasy NRF oświadczył m. in.:

— „Prośba wystosowana już dawno przez senat Berlina zachodniego do kompetentnego w tych sprawach komendanta miasta, o udostępnienie szybownikom ograniczonej strefy jednego z lotnisk zachodnio - berlińskich, pozostała dotychczas bez odpowiedzi. Stało się to mimo faktu, że tak w całej Niemieckiej Republice Federalnej, jak i w Niemieckiej Republice Demokratycznej i wschodnim sektorze Berlina szybownicy uprawiają swój ulubiony sport już od kilku lat. Tylko dla mieszkańców Berlina zachodniego droga do szybownictwa praktycznie pozostawała zamknięta. Jedynie niektórym, najbardziej wytrwałym zwolennikom tego sportu, rekrutującym się spośród obywateli Berlina zachodniego, przeważnie instruktorom lotniczym udawało się przezwyciężyć trudności. Przy znacznym nakładzie czasu, środków i pieniędzy znajdywali sposobność latania, udając się w tym celu aż do odległego miasta Braunschweig".

Dr Straatman podkreślił, że zawarcie porozumienia z GST szybownicy zachodnio-berlińscy zawdzięczają inicjatywie i dobrej woli tej organizacji. GST zaprosiła Zachodnio - Berliński Związek Lotniczy, aby kierował swych szybowników do Berlina wschodniego, gdzie bez jakichkolwiek opłat będą mogli prowadzić swe zajęcia.

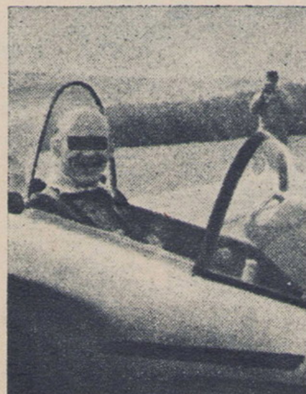
Związek powiadomił o tym Senat miasta. Rozmowy w tej sprawie kontynuowane były już od pewnego czasu, a ostatnio doprowadziły do zawarcia ostatecznego porozumienia.

Obecnie szybownicy Berlina zachodniego mają wiele powodów do radości, mogąc udawać się na lotnisko w Schönhagen całymi grupami treningowymi z własnymi instruktorami. Będą tam oni korzystać ze sprzętu GST, również bez zwrotu kosztów czy innych opłat.

Tak więc szybownicy NRD zbliżyli do sportu szybowcowego licznych jego sympatyków z NRF.

PILOT Z NRF O „JASKÓŁCE"

W centralnym organie GST „Das Banner" ukazał się artykuł jednego z zachodnio-niemieckich szybowników, który miał możność latać w Centralnej Szkole GST w Schönhagen. Oto fragment artykułu: „W niedzielę miałem szczęście latać na „Jaskółce". Po wyczepieniu znalazłem od razu komin, tak, że w kilka minut osiągnąłem podstawę chmury. Ponad godzinę **spacerowałem** „Jaskółką", nie myśląc o lądowaniu przed kolacją. Z „Jaskółką" zawarłem wielką przyjaźń. „Jaskółka" jest wspaniałym dziełem techniki szybowcowej".



Na zdjęciu pilot z NRF przed startem na „Jaskółce" w szkole szybowcowej GST w Schönhagen.

„JASKÓŁKĄ" NAD CHINAMI

JERZY POPIEL

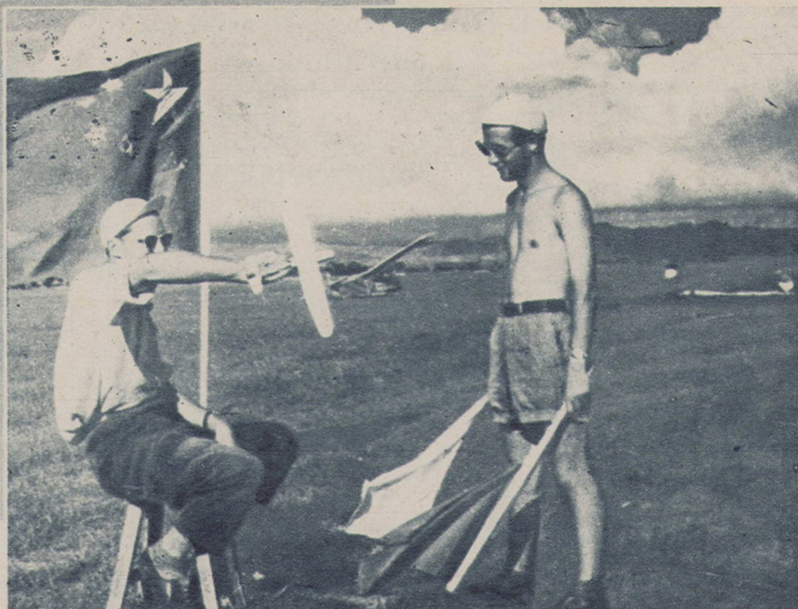
STOLICĘ Mongolskiej Republiki Ludowej — Ułan-Bator opuściliśmy trzydzieści minut temu. Zaraz po starcie, tuż nad gołymi szczytami gór, „Ił-14" zagłębił się w ciemne chmury okluzji chłodnej. Rozpoczął się kilkunastominutowy, nieciekawy lot bez widoczności, urozmaicony silnymi rzucaniami. Gdy tylko wyszliśmy z chmur, całą twarzą przylgnąłem do szyby małego okienka. Ciekawy byłem jak wygląda pustynia Gobi, chciałem na nią spojrzeć okiem szybownika. Widok pustyni zaskoczył mnie jednak. Wyobrażałem ją sobie jako obszar wybitnie piaszczysty, tymczasem jak okiem sięgnąć rozciągał się jeden wielki step. Prawdopodobnie lądowanie szybowca w tym terenie nie sprawiałoby wcale kłopotu. Transport samolotem — zapewniony również z każdego prawie miejsca.

Przecięliśmy biegnącą w poprzek trasy linię kolejową. Ukazało się kilka zabudowań mieszkalnych, przypominających raczej szałasy. Dalej rozciągał się znowu step, spalony na brąz promieniami słońca. Człowieka — ani śladu.

Wielkość pokrycia nieba zmniejszała się z każdą minutą. „Iłem" rzucało coraz częściej. Pojawiły się Cu typowe dla naniesionej termiki wiatrowej, szerokie, o ciemnych podstawach, gwarantujące co najmniej czterometrowe wznoszenie. Poczułem się jak na szybowcu. Potężny Ił-14 „tańczył" coraz gwałtowniej, lecąc tuż pod podstawą chmur. Podstawa Cu wynosiła około 3100 m nad poziom lotniska w Ułan-Bator, a około 3300 m licząc od poziomu terenu, nad którym się znajdowaliśmy. Niekiedy pojawiały się wysokie, o zaokrąglonych bokach wieżyce Cu cong. Szczyty chmur sięgały około 1500 m powyżej podstaw.

Zapytany przeze mnie radziecki pilot samolotu, latający stale na trasie Irkuck — Pekin, czy często są w tej okolicy podobne chmury — stwierdził z całą stanowczością, że w letnich miesiącach trasa jest nieprzyjemna z powodu ciągłych rzucań. W większości pogoda w tym rejonie utrzymuje się bezchmurna.

Lecieliśmy już nad terytorium chińskim. Coraz częściej widzieliśmy osady mieszkalne, obudowane charakterystycznym murem w formie kwadratu. Pustynia Gobi kończyła się. Pod samolotem ukazały się pagórki, chaotycznie porozrzucane, nagie, o sterczących szczytach. Jeszcze chwila i po raz pierwszy zobaczyłem wzgórza wyrzeźbione tarasami. Niższe, strome stoki pokryte urodzajną glinką, stopniowo obniżają się wąskimi tarasami, które przemieszczają się w końcu w większe pólka poprzecinane w różnych kierunkach licznymi głębokimi jarami. Pierwszy raz w życiu ujrzałem teren, w którym przymusowe lądowanie na szybowcu oznaczałoby rozbicie sprzętu.



Autor artykułu (z prawej) i Jerzy Wojnar na starcie w szkole szybowcowej w Czan-tia-kou.

Pojawiły się pod nami wyższe góry. Poprzez grzbiety ciągnie się ciemna wstęga. To Wielki Mur Chiński. Jeszcze kilka minut lotu i nagle góry nikną... rozciąga się jedna wielka równina biegnąca aż do Morza Chińskiego. W dali widać wielkie miasto. „Iłem" przebiega wstrząs spowodowany wypuszczeniem podwozia. W chwilę później lądujemy na pekińskim lotnisku.

*

Na terenie Chińskiej Republiki Ludowej spotkaliśmy się z serdecznym przywitaniem ze strony władz Centralnego Klubu Sportów Obronnych w Pekinie. Ku naszemu wielkiemu zdumieniu z lotniska komunikacyjnego do luksusowego hotelu Sien-czo zawieziono nas polską „Warszawą". Jak przekonaliśmy się później, większość samochodów jeżdżących w Pekinie to właśnie polskie „Warszawy" i „Stary 20". Pierwsze chwile pobytu w innym niż w Polsce klimacie odczuliśmy natychmiast. Termometr wskazywał w cieniu około 40 stopni, przy czym było niezwykle duszno. Ponadto w powietrzu utrzymywał się nieznośny zapach glinki. Pierwsza noc w Chinach upłynęła nam raczej bezsennie, z powodu dużej ilości doznanych ostatnio wrażeń, a także temperatury, która mimo otwartych w pokoju okien i czynnych wentylatorów dochodziła do 37°C.

Dzień następny, nie licząc kilku bankietów, spędziliśmy na zwiedzaniu starych zabytków kultury chińskiej. Zwiedziliśmy Pałac Letni, położony na wzgórzu w pięknym parku. U stóp tego wzgórza rozciąga się sztuczne jezioro. Wykonane ono zostało na życzenie jednego z panujących w przeszłości cesarzy.

Wtorek 9 sierpnia zastał nas w pociągu, którym jechaliśmy do pierwszej w Chinach Szkoły Szybowcowej w Czan-tia-kou. Szkolili się tam wówczas pierwsi chińscy instruktorzy szybowcowi. Dopiero z pociągu mogliśmy w pełni uchwycić wielkość Pekinu. Miasto ogrodzone jest wysokim murem obronnym, przy którym biegnie linia kolejowa. Pociąg jadący do Czan-tia-kou objeżdża około połowę obwodu muru. Trwa to ponad godzinę.

Jadąc przez nizinę pekińską dyskutowaliśmy z kol. Wojnarem o przydatności oglądanych z okien pociągu terenów do ewentualnego lądowania na szybowcu. Większość pól porośnięta była wysoką roślinnością. Często można było zauważyć wysoką na półtora metra trzcinę cukrową i proso, wielka część zaś uprawnej ziemi obsadzona była wysokimi już o tej porze słonecznikami oraz sięgającą niekiedy wysokości trzech metrów kukurydzą. Często pola poprzecinane były rowami nawadniającymi i glinianymi murkami. Nie stwarzało to możliwości bezpiecznego lądowania na szybowcu, przynajmniej w tej porze roku.

Dalsza podróż odbywała się przez bardzo malowniczą okolicę zupełnie nagich, skalistych gór. Pociąg jechał powoli, przebywając liczne, wykute w skałach tunele. Dojechaliśmy do stacji Pa-ta-lin. Mieliśmy możność ujrzeć tu Wielki Mur Chiński, stromo pnący się po skalnym zboczu. Obok budynku dworcowego znajduje się pomnik inżyniera chińskiego, twórcy górskiej linii kolejowej, otrutego podstępnie przez Japończyków.

Po dalszej kilkugodzinnej jeździe w górę koryta okresowej rzeki Jang-he przybyliśmy do Czan-tia-kou. Na dworcu przywitał nas Krzysztof Donigiewicz, kierownik ekipy polskiej, prowadzącej szkolenie szybowcowe w tutejszej szkole.

Wieczór upłynął nam na przyjacielskiej pogawędce, opowiadaniach o kraju i ostatnich wydarzeniach w sporcie szybowcowym instruktorom Kamosiowi, Pawlikiewiczowi, Kopickiemu i innym, którzy już blisko 3 miesiące przebywali z daleka od Ojczyzny.

*

Pierwsze moje loty na szybowcach wyczynowych na lotnisku Julin postanowiłem wykonać bardzo ostrożnie. Chciałem przede wszystkim dokładnie poznać sytuację meteorologiczną w najbliższej okolicy lotniska. Interesowało mnie, gdzie w warunkach ku temu sprzyjających tworzą się burze cieplne, w której okolicy burze mają gwałtowniejszy charakter i w której powodują ulewne deszcze. Potrzebne mi to było, aby nie dać się zaskoczyć w czasie lotu termicznego odcięciem od lotniska, a tym samym nie dopuścić do przymusowego lądowania w obcym terenie, co wiązałoby się z niepotrzebnym narażeniem szybowca na rozbicie.

CIĄG DALSZY NASTĄPI



Nadszedł transport szybowców z kraju! — Krzysztof Donigiewicz (z prawej) i Jerzy Popiel przy skrzyniach, w które opakowane są szybowce.



Dzieci chińskie obdarzają kierownika polskiej ekipy szybowcowej Krzysztofa Donigiewicza wielkim zaufaniem.
Foto: autora (3)

SPADOCHRONIARSTWO W CZECHOSŁOWACJI

ČTIBOR CEJPA

ARTYKUŁ NAPISANY SPECJALNIE DLA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

W CSR spadochroniarstwo jest bezsprzecznie najmłodszym rodzajem sportu. Pomimo krótkiego okresu rozwoju — czechosłowaccy spadochroniarze zrzeszeni w szeregach SVAZARM-u osiągnęli już bardzo dobre wyniki.

Pierwsze skoki spadochronowe wykonano u nas w 1927 r. na spadochronie krajowej produkcji typu FPS. Z okresu międzywojennego pamiętamy wspaniałe osiągnięcie Pawłowskiego, który w 1936 r. skoczył z wysokości 8 705 m bez aparatu tlenowego, bijąc w ten sposób rekord światowy (7 750). Było to oczywiście wyjątkowe wydarzenie. Spadochroniarstwem w CSR do drugiej wojny światowej zajmowały się tylko nieliczne jednostki. Ustrój kapitalistyczny nie dopuszczał młodzieży do tak atrakcyjnego i ważnego sportu.

Duże znaczenie dla rozwoju naszego spadochroniarstwa miało utworzenie podczas wojny w Związku Radzieckim drugiej czechosłowackiej brygady spadochronowo-desantowej. Dowództwo radzieckie dało do dyspozycji naszej jednostki swoich najlepszych instruktorów, samoloty, balony, spadochrony, wszystkie potrzebne urządzenia oraz uzbrojenie. Kadrę jednostki stanowili ochotnicy słowaccy, którzy w 1943 r. przeszli na stronę radziecką, aby walczyć razem z Armią Czerwoną przeciw faszystom. Druga brygada czechosłowacka odznaczyła się zarówno w walkach na froncie i na tyłach, jak i w czasie słowackiego powstania narodowego.

Ponieważ w okresie powojennym cały wysiłek skierowany został na odbudowę i przebudowę naszej gospodarki narodowej, rozwój spadochroniarstwa rozpoczął się dopiero w 1947 r. — na Słowacji. Z początku zajmowało się tym sportem zaledwie kilka osób. Nie mieliśmy ani spadochronów ani samolotów. Dysponowaliśmy jedynie paroma przestarzałymi spadochronami pochodzenia niemieckiego, typu RZ. O osiągnięciu jakichkolwiek wyników nie było mowy.

W krótkim czasie spadochroniarstwem zaczęli się interesować sportowcy stolicy. W 1948 r. sporą ich grupę włączono w szeregi organizacji sportowej „Sokół". Stąd spadochroniarstwo zaczęło się rozszerzać na pozostałe tereny kraju. Do skoków służył wypożyczony spadochron okrągły typu VY—1, przystosowany jedynie do skoków na linę. Nie można było skakać jeszcze z dużych wysokości i uzyskiwać lepszych wyników.

W r. 1951 powstała masowa organizacja lotnicza „DOSLET". Włączono do niej spadochroniarzy „Sokoła". W rok potem „DOSLET" włączony został do nowoutworzonego „Związku Współpracy z Armią" (SVAZARM). Dopiero w tej organizacji spadochroniarstwo zaczęło się rozwijać z pełnym rozmachem. Dziś skoczkowie „SVAZARMU-u" posiadają doskonałe spadochrony, odpowiednią ilość samolotów i wszystko co jest konieczne do wykonywania skoków.

W r. 1952 zostały zorganizowane w Bańskiej Bystrzycy (Słowacja) I Krajowe Zawody Spadochronowe, w których wzięło udział ponad 90 skoczków — mężczyzn i kobiet. Program zawodów przewidywał skoki grupowe (3 spadochroniarzy) z wysokości 600 m na celność lądowania, które połączono z ćwiczeniami wojskowymi: biegiem z przeszkodami, strzelaniem i rzutem granatem. Rozpoczął się wówczas intensywny trening młodych adeptów spadochroniarstwa. Mając jeszcze mało doświadczenia, lecz z dużym zapałem i pomocą radzieckiej literatury fachowej uczyli się nasi skoczkowie doskonalić styl podczas spadania. Nauczycielem ich był partyzant Vlado Hložka.

W tych latach przemysł czechosłowacki zaczął produkować w dostatecznej ilości nowoczesne spadochrony. Trening trwał w dalszym ciągu. Podczas II KZSpad w Ostrawie w 1953 r. wykonywano oprócz skoków grupowych skoki indywidualne: skok na celność lądowania z wysokości 600 m, skok na celność lądowania z wysokości 1 000 m z otwarciem spadochronu po 5 sek i skok na celność lądowania z wysokości 1 500 m z otwarciem spadochronu po 15 sekundach. W zawodach wzięło udział 42 mężczyzn i 5 kobiet. Zwycięzcami zostali: Stefan Pisko i Jirina Hribkova. Zdenek Kaplan skacząc z wysokości 1 500 m uzyskał wynik 7,55 m, a Chovanec w skoku z wysokości 600 m — 8,9 m od środka koła.

W 1953 r. spotkali się w Ostrawie spadochroniarze radzieccy, bułgarscy i czechosłowaccy. Czechosłowaccy skoczkowie zajęli 3 miejsce uzyskując 116 pkt. Pierwsze miejsce zajęli zawodnicy radzieccy — 185 pkt, drugie — Bułgarzy — 126 pkt. W konkurencji indywidualnej Czechosłowacy Pisko i Kaplan zajęli 5 i 9 miejsce. Właśnie te zawody, a zwłaszcza udział w nich drużyny radzieckiej, stały się źródłem naszych dalszych osiągnięć.

Wyniki nie dały na siebie długo czekać. Już w następnym roku na Spadochronowych Mistrzostwach Świata we Francji drużyna Czechosłowacka zajęła II miejsce po ZSRR. Sukces ten potwierdził olbrzymi rozwój spadochroniarstwa CSR w ciągu bardzo krótkiego czasu. W Spadochronowych Mistrzostwach świata we Francji wzięli udział następujący skoczkowie: Koubek, Jehlicka, Kaplan, Hotek, Krivan, Rydzik.

Przed wyjazdem do Francji odbyły się III KZSpad. Na zawodach tych osiągnięto dobre wyniki. Wystarczy, jeśli przypomni się skok Gustava Koubka z wysokości 600 m — 2,38 m od środka koła.

Warto również wspomnieć o skokach spadochroniarzy wojskowych w dniu święta lotnictwa CSR. W roku 1953 400 skoczków wykonało skok desantowy. Od tego czasu widzowie oglądają pokazy każdego roku. W 1954 r. pokazali swą klasę w Pradze również spadochroniarze SVAZARM-u. Skakali oni z samolotu wykonującego podstawową akrobację. Natomiast ekipa, która powróciła z Francji, zaprezentowała grupowy skoko z opóźnionym otwarciem spadochronu.

W jesieni ubiegłego roku przeprowadzono po raz pierwszy w Czechosłowacji skoki w nocy i skoki na wodę. Mimo braku doświadczenia osiągnęliśmy dobre wyniki. Szereg sportowców wypełniło dalszy warunek dla podwyższenia swej klasy sportowej.

Od roku 1952 osiągnęli nasi spadochroniarze szereg wyników rekordowych. I tak w r. 1952 Vlado Hložka skacze z wysokości 2 700 m, spadając 1 930 m. W kilka dni później pobił on swój rekord skokiem z wysokości 3 905, otwierając spadochron na wysokości 890 m. W roku 1953 te sam wynik uzyskał Zdenek Kaplan. W następnym roku Juraj Krivań skoczył z wysokości 4 905 m, spadając 4 315 m. W 16 dni później zanotowaliśmy podobny skok Jaroslava Jehlicki. Również kobiety osiągają dobre wyniki. Jirina Hribkova ma na swym koncie skok z wysokości 3 010 m (otworzyła spadochron po przeleceniu 1 750 m). Warto jeszcze wspomnieć o grupowym skoku Hotka, Jehlicki, Kaplana i Krivana, którzy skoczyli z wysokości 3 360 m, otwierając spadochrony po 2 428 m spadania.

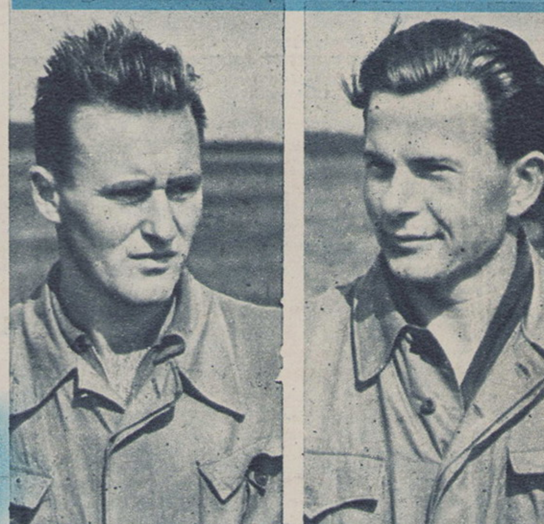
Prawie na wszystkich lotniskach czechosłowackich znajdują się urządzenia służące do zaprawy naziemnej skoczków — huśtawki spadochronowe, mostki, makiety samolotowe, pomoce treningowe i inne przyrządy. W lipcu br. w I Spartakiadzie wzięli udział również spadochroniarze.

W sierpniu 1955 r. nasi skoczkowie dobrze reprezentowali czechosłowacki sport spadochronowy na Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych w Bułgarii. W klasyfikacji drużynowej zajęliśmy II miejsce, za ekipą Związku Radzieckiego. W klasyfikacji indywidualnej zwyciężył Jaroslav Jehlicka uzyskując 662,0 pkt. Dzielnie również spisały się nasze dziewczęta: Dana Kloubcova i Józefa Maxova, zajmując w klasyfikacji kobiecej 3 i 4 miejsce. W zawodach poza wyżej wymienionymi wzięli udział: Miroslav Kadidlo, Zdenek Kaplan, Leopold Ozabal i Julius Veiss.

Czechosłowaccy spadochroniarze sumiennie wykonują należące do nich zadania. I tak spadochroniarze Zimmerman, Vesely — murarze z Ustu n/L i robotnica Magda Pohorelcova zostali odznaczeni orderami „Sztandar Pracy". Obowiązkiem skoczków jest również przygotowywanie się do obrony ojczyzny. Dzięki doświadczeniom ZSRR i współpracy z DOSAAF nasi skoczkowie osiągają coraz większe zwycięstwa na polu pracy i sportu.



Z lewej JAROSLAV JEHLICKA, Mistrz Sportu, lat 28. Do tej pory wykonał 373 skoki. Rep. ezentant CSR na Spadochronowych Mistrzostwach Świata we Francji, a w sierpniu br. na Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych w Bułgarii, gdzie zajął I miejsce w klasyfikacji indywidualnej. Z prawej: GUSTAV KOUBEK, Mistrz Sportu, lat 28. Dotychczas wykonał 331 skoków. Rekordzista Czechosłowacji (1954 r.) w konkurencji skoków z wysokości 600 m na celność lądowania. Reprezentował CSR na Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Saint Yan we Francji.



Z lewej: JURAJ KRIVAN, Mistrz Sportu, lat 29. Do tej pory wykonał 218 skoków. Jest posiadaczem rekordu krajowego w konkurencji skoków wysokościowych z 4 560 m. (4 138 m spadania) oraz z wysokości 600 m na celność lądowania wynikiem 2,44 m. Z prawej ZDENEK KAPLAN, Mistrz Sportu, lat 27. Ma 261 skoków z opóźnionym otwarciem spadochronu. W 1953 r. ustanawia rekord krajowy w skoku kombinowanym na celność lądowania wynikiem 7,65 m (wys. 1 500 m, 15 sek). Obaj reprezentowali CSR na Spadochronowych Mistrzostwach Świata we Francji.

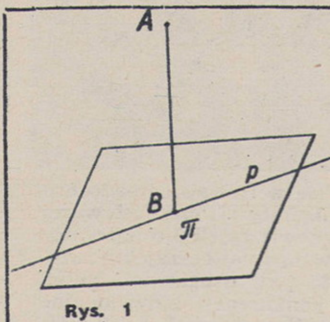


Z lewej: JAN HOTEK, Mistrz Sportu, lat 28. Dotychczas wykonał 212 skoków. Reprezentant CSR na Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Saint Yan we Francji. Kapitan drużyny CSR na Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych w Bułgarii. Z prawej: STEFAN PISKO, Mistrz Sportu, lat 28. Do tej pory wykonał 123 skoki. W 1953 r. zwycięzca II KZSpad, posiadacz dwóch rekordów krajowych w skokach na celność lądowania. W maju br. poprawił swój rekord krajowy w skoku z wysokości 1 000 m na celność lądowania, uzyskując wynik 9,31 m.

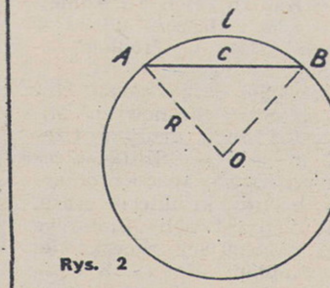
O KILKU TERMINACH NAWIGACYJNYCH

MGR INŻ. FRANCISZEK JANIK

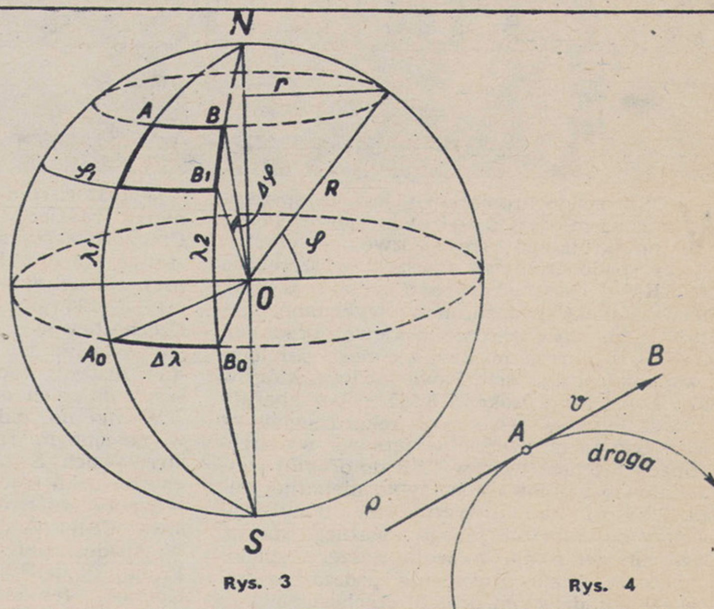
NA temat niepoprawnej terminologii w nawigacji pisałem już w „Technice Lotniczej" nr 1 z 1953 roku oraz w „Wiadomościach PKN" — zeszyt 5 z 1953 roku. Obecnie nieco w odmiennym ujęciu chcę omówić tylko te terminy, z którymi spotyka się w swej praktyce nie tylko nawigator, ale każdy pilot samolotowy i szybowcowy.



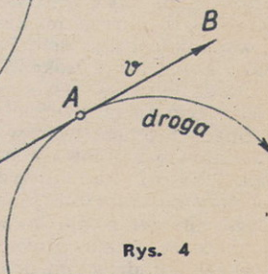
Rys. 1



Rys. 2



Rys. 3



Rys. 4

a) Odstęp — oddalenie

Wiadomo nam z geometrii, że „odległością" dwóch punktów A i B (rys. 1), albo odległością punktu A od prostej p lub od płaszczyzny π jest odcinek prostej AB prostopadłej do p lub do π. Na powierzchni kuli ziemskiej (rys. 2) w tym znaczeniu odległością dwóch punktów A i B jest długość cięciwy $c = AB$, a nie długość łuku AB. Ale długość cięciwy nie ma żadnego znaczenia nawigacyjnego.

Ze względu na to, że przekrój kuli płaszczyzną przechodzącą przez środek kuli O jest największym kołem, jaki możemy uzyskać na danej kuli o promieniu R — dlatego koło to zwane **wielkim kołem** ma najmniejszą krzywiznę spośród krzywizn wszystkich innych linii krzywych, jakie możemy poprowadzić na kuli. Długość łuku AB wielkiego koła jest więc najmniejsza spośród długości wszystkich innych krzywych łączących punkty A i B na powierzchni kuli. Dlatego też długość łuku mierzoną po obwodzie wielkiego koła — zwaną **ortodromą** możemy nazwać „odległością" punktów A i B na kuli.

Jeżeli jednak długość mierzona jest wzdłuż innej linii np. loksodromy, to już długości tej nie można nazywać „odległością", ale po prostu długością loksodromy.

Obserwując siatkę współrzędnych geograficznych na globusie (rys. 3) widzimy, że równoleżniki przedstawiają gromadę „małych kół" wzajemnie do siebie równoległych, a południki gromadę wielkich kół zbieżnych na biegunach N i S. O rozmieszczeniu krzywych równoległych mówi się w matematyce, że przebiegają w pewnych „odstępach". Na przestrzeni kuli ziemskiej miarą **odstępu równoleżników B_1 B** jest kąt $\Delta\varphi = \varphi - \varphi_1$ określający różnicę szerokości geograficznej. Ale długość łuku równoleżnika AB (rys. 3) nie może być nazwana ani odległością południków λ_1 i λ_2 ani ich odstępem. Prawidłowa nazwą jest — **oddalenie południków.** Ponieważ nazwa „odstęp" nie może się odnosić do południków, ani też nazwa „oddalenie" nie odnosi się do równoleżników, więc można uważać skróty „odstęp" i „oddalenie" za nazwy jednoznaczne. Miarą oddalenia $AB = d$ jest wyrażenie $d = \Delta\lambda \cdot \cos\varphi = (\lambda_2 - \lambda_1) \cdot \cos\varphi$ co wynika stąd, że długość łuku równoleżnika AB tyle razy mniejsza od długości łuku równika A_0B_0 ile razy jest mniejszy promień równoleżnika r od promienia kuli ziemskiej R. Z rysunku 5 widać, że $r = R \cos\varphi$. Jedynie na równiku możemy nazwać oddalenie oddległością południków. W nawigacji morskiej oddalenie nazwano — niewiadomo dlaczego — „zboczeniem nawigacyjnym". Nazwa ta nie jest poprawna.

b) Kierunek i zwrot

Każdy wektor ma określoną wielkość czyli **moduł** AB (rys. 4), **kierunek** i **zwrot.** Wektor prędkości leży na stycznej do drogi, a swym zwrotem (grotem lub strzałką) wskazuje „stronę", w którą odbywa się ruch. Kierunek w przestrzeni wyznacza prosta p mająca dwa zwroty. Jeden z nich obieramy za dodatni i zaopatrujemy go grotem (strzałką). Zwrot przeciwny do grotu jest ujemny. W mowie potocznej często zwrot nazywamy kierunkiem, ponieważ zwrot albo wskazujemy ręką, albo określamy stronę danego kierunku.

Np. przy wskazywaniu drogi mówimy „idź pan w tym kierunku" — pokazują ręką stronę świata, dokąd ma iść. W powiedzeniu zaś „pójdzie pan z Warszawy w kierunku na Kraków" określony jest nie tylko kierunek, ale i zwrot. Natomiast powiedzenie „musi pan jechać w przeciwnym kierunku" nie jest prawidłowe, chociaż określa ono i kierunek danej trasy i zwrot. Prawidłowo należałoby powiedzieć „musi pan jechać w przeciwną stronę".

Również nieprawidłowo nazywa się strony świata kierunkami. Mamy bowiem tylko dwa kierunki główne, tj. kierunek południka północ-południe (N-S) i kierunek równoleżnika wschód-zachód (E-W), ale zato mamy 4 **główne strony świata** N, E, S i W. Dwa też są kierunki międzygłówne tj. NE-SW, SE-NW, a **cztery międzygłówne** strony świata: NE, SW i NW itd.

c) Azymut i kurs.

W mechanice ogólnej kierunek w przestrzeni określają dwa kąty. W nawigacji zaś pod słowem „kierunek" rozumiemy tylko kierunek w płaszczyźnie poziomej. Kierunek ten określa jeden kąt. Aby to określenie było jednoznaczne, musimy ten kąt mierzyć od pewnego ustalonego kierunku odniesienia w jedną stronę np. w prawo. Mierzenie tego kąta w lewo oznacza zwrot ujemny. Umówiono się, że **wektorem odniesienia jest północny zwrot południka** albo geograficznego, albo magnetycznego albo też północny zwrot igły kompasowej. Kąt mierzony od północnego zwrotu w prawo, tj. przez E, S i W nazywa się **azymutem.** Widzimy więc, że azymut określa jednoznacznie każdy kierunek wraz z jego zwrotem dodatnim w płaszczyźnie poziomej. W ten sposób dochodzimy do następujących definicji.

Azymut — jest to kąt mierzony od północnego zwrotu południka w prawo (czyli przez E, S i W) do danego kierunku mającego określony zwrot.

Azymut geograficzny Ag — jest to azymut mierzony od północnego zwrotu południka geograficznego.

Azymut magnetyczny Am — jest to azymut mierzony od północnego zwrotu południka magnetycznego.

Azymut kompasowy lub **azymut busoli** Ab — jest to azymut mierzony od północnego zwrotu igły kompasowej.

Azymut jest nazwą ogólnie przyjętą w matematyce, geodezji, kartografii, terenoznawstwie itp. W nawigacji chodzi nam głównie o wyznaczenie kierunku ruchu, tj. kierunku drogi lub prędkości. Kierunek krzywej drogi wyznacza w każdym jej punkcie A (rys. 4) styczna do drogi, na której leży wektor prędkości wskazujący zwrot ruchu. Pod słowem „kierunek drogi" rozumiemy kierunek stycznej ze zwrotem prędkości. Kąt określający jednoznacznie kierunek ruchu nazywa się **kursem** — od łacińskiego słowa „curro" — biegnę, albo „cursum" — dla przebieżenia. Wobec tego

Kurs — jest to azymut określający kierunek drogi lub prędkości (szybkości).

Jest to bardzo prosta, przejrzysta i najogólniejsza definicja kursu. W nawigacji powietrznej pod słowem „droga" rozumiemy drogę samolotu tylko względem ziemi, gdyż droga samolotu względem ziemi, gdyż droga samolotu względem powietrza jest nieuchwytna i nic nam ona nie daje. Dlatego też kierunek ruchu samolotu względem ziemi określamy kierunkiem drogi, a kierunek ruchu samolotu względem powietrza kierunkiem szybkości samolotu względem powietrza, zwanej krótko **szybkością lotu.**

Szybkość lotu z reguły leży na podłużnej osi samolotu i dlatego kierunek szybkości lotu możemy określić kierunkiem osi podłużnej samolotu, z którą związana jest busola pokładowa. Z tego powodu utarła się fałszywa definicja kursu, jako azymutu podłużnej osi statku ze zwrotem do przodu. Zasadniczym jednak kierunkiem o znaczeniu nawigacyjnym jest kierunek szybkości v, a nie kierunek osi statku. Różnica między tymi definicjami kursu występuje jaskrawo wtedy, gdy samolot wielosilnikowy leci z niepracującymi silnikami po jednej stronie. Wówczas bowiem między wektorem prędkości a osią podłużną występuje **kąt odchylenia** dochodzący do kilku stopni. Kąt ten niezgodnie z normą mechaniki lotu (norma PN/L-02102) nazwano „aerodynamicznym kątem znoszenia".

W przypadku balonu wolnego nie mającego wcale osi podłużnej, a jednak lecącego w pewnym kierunku i przebywającego pewną drogę niemożliwe byłoby określić kurs przy dotychczas używanej definicji. Z tej fałszywej definicji kursu wynikło również nazwanie kursu drogi „kątem drogi". Jest to termin niewłaściwy, bo nazwa „kąt" jest zbyt ogólna. Albowiem kąt może być mierzony od dowolnego kierunku lub w lewo i z reguły nie przekracza 180°. Dlatego można mówić o „kącie znaszenia", o „kącie wiatru" itd., a nie można nazywać „kątem" kąta mierzoneko tak jak wszystkie kursy, bo to wprowadza chaos. Opierając się na ogólnej definicji kursu dochodzimy do określeń:

Kurs pokładowy — jest to azymut szybkości lotu, albo ogólniej — jest to azymut szybkości statku względem ośrodka (wody lub powietrza).

Kurs geograficzny Kg — jest to kurs pokładowy odniesiony do południka geograficznego.

Kurs magnetyczny Km — jest to kurs pokładowy odniesiony do południka magnetycznego.

Kurs busoli (kompasowy) Kb — jest to kurs pokładowy odniesiony do wskazań busoli (kompasu).

Kurs drogi Kd, albo kurs podróżny (zwany kątem drogi) — jest to azymut drogi, albo azymut **szybkości podróżnej,** czyli szybkości statku względem ziemi, odniesiony do południka geograficznego.

Ponieważ drogę kreślimy na mapie, a jej kierunek określamy w stosunku do kierunku południków ogeograficznych, przeto prowadzenie kursów drogi geograficznych, magnetycznych albo kompasowych stwarza niepotrzebny balast. Pod słowem „kurs drogi" należy rozumieć zawsze geograficzny. Utarła się też nazwa „kąt drogi nakazany i rzeczywisty". Jest to również niepotrzebny balast, bo pod słowem „kurs drogi" rozumiemy kurs zaplanowany, czyli nakazany względem ziemi. Ale w rzeczywistości kierunek drogi może być różny od nakazanego. Wobec tego

Kurs drogi rzeczywisty Kdr — jest to azymut rzeczywistej drogi statku względem ziemi odniesiony od południka geograficznego.

d) Wiatr

Stosuje się niewłaściwe nazwy „meteorologiczny i nawigacyjny kierunek wiatru". Jest to również zbędny balast, a w dodatku nie mający sensu, bo kierunek wiatru wraz z jego zwrotem jest tylko jeden.

Kierunek wiatru — jest to kierunek określony azymutem geograficznym δ strony świata, **skąd** wiatr wieje.

Z nawigacyjnego punktu widzenia wektor wiatru jest **wektorem unoszenia,** który wskazuje stronę świata **dokąd** wiatr wieje. Każdy bowiem statek jest unoszony przez wiatr z **szybkością unoszenia** u. Dlatego też szybkość wiatru oznaczono literą u, a **szybkość podróżną** czyli szybkość względem ziemi literą w (szybkość względna) pozostawiając literę v na oznaczenie **szybkości lotu,** czyli szybkości względem powietrza. Uważając więc wektor pującego określenia jego kierunku i zwrotu:

Kurs unoszenia Ku — jest to azymut geograficzny strony świata, dokąd wiatr wieje i wynosi

$$Ku = \delta \pm 180°.$$

W ten sposób unikamy pojęcia „dwóch wiatrów", a równocześnie przestrzegamy ogólnej definicji kursu, jako azymutu szybkości w ogóle, co ogromnię ułatwia zapamiętanie tej całej plejady „kursów" i „kątów" w nawigacji.

Ponieważ szybkość wiatru podawana jest w metrach na sekundę, albo w kilometrach na godzinę, więc należy rozróżniać je odpowiednim znakowaniem (litera mała lub duża)

$$u[m/sek]; \quad U[km/h]$$

Na oznaczenie wiatru, tj. jego kierunku i szybkości stosujemy symbole

$$\delta/u = 270/10, \text{ albo } \delta/U = 270/36$$

co oznacza wiatr zachodni ($\delta = 270°$) wiejący z szybkością 10 m/sek czyli 36 km/h.

e) Oznaczanie kątów i czasu

Symbol 5°08′12″ oznacza 5 stopni, 8 minut kątowych i 12 sekund kątowych, natomiast symbol $5^h 08^m 12^s$ oznacza 5 godzin (lub godzinę piątą), 8 minut i 12 sekund. Znaczek "h" pisany w miejscu wykładnika oznacza "hora" = godzina. Istnieje również skrócony sposób podawania wartości kąta lub czasu polegający na opuszczeniu znaczków i pisaniu samych cyfr obok siebie. Aby było wiadomo czy dana liczba przedstawia kąt czy też czas, stosujemy następujące reguły.

Kąty określające długość gegograficzną, azymut lub kurs wyrażają się liczbą trzycyfrową, gdy podajemy tylko stopnie. Minuty i sekundy wyrażają się za pomocą liczb dwucyfrowych. Natomiast liczba stopni szerokości geograficznej i liczba godzin zawiera tylko dwie cyfry. Dlatego w skróconym sposobie pisania należy zaznaczyć literą N lub S północną lub południową szerokość geograficzną. Liczba bez tych liter oznacza czas. Np. 050812 N = 5°08′12″N oznacza 5 stopni, 8 minut i 12 sekund szerokości geograficznej północnej, natomiast 050812 = $5^h 08^m 12^s$ oznacza godzinę piątą, 8 minut i 12 sekund, zaś liczba 1000 oznacza godzinę dziesiątą z dokładnością do jednej minuty, a liczba 1000 S oznacza 10 stopni szerokości geograficznej południowej, podanej z dokładnością do jednej minuty kątowej. Widzimy więc, że czas i szerokość geograficzna mogą się wyrażać liczbą dwu, cztero, albo sześciocyfrową, zależnie od dokładności. Zwykle jednak czas podawany jest z dokładnością co najmniej do jednej minuty, czyli wyraża się liczbą co najmniej czterocyfrową. Natomiast szerokość geograficzna może być podana tylko w stopniach z dokładnością do ułamka stopnia, np. 52,4 N = 52,4°N oznacza 52 stopnie i 0,4 stopnia szerokości geograficznej północnej. Skrócony sposób pisania wartości czasu stosuje się na oznaczenie chwili. Jeżeli zaś chodzi o przedział czasu, np. czas lotu to piszemy $t = 2^h 13^m$.

Długość geograficzna, azymut lub kurs wyrażają się liczbami trzy, pięcio lub siedmiocyfrowymi, a liczba bez litery oznacza azymut lub kurs. Mamy więc

0721318 E = 72°13′18″E oznacza długość geograficzną wschodnią, a 0721318 = 72°13′18″ oznacza kurs.

Liczby te nie mogą oznaczać czasu, bo ilość cyfr jest nieparzysta. Jeżeli dokładność ograniczymy do minut kątowych, to 07213 = 72°13′ oznacza 72 stopnie i 13 minut kątowych. Kurs podajemy zwykle z dokładnością do ułamka stopnia, co piszemy w postaci

$$273{,}5 = 273° + 0{,}5°$$

Wartości kątów ostrych (α 90°) wyrażamy liczbą jedno lub dwucyfrową (a nie trzycyfrową) — np.

Kąt znoszenia = 7,2 = 7,2° a nie 007,2

Kąt znoszenia = 12 = 12° a nie 012, gdyż kąt 012 oznacza kurs 12°.

MISTRZOSTWA ŚWIATA W MAŁYM LOTNICTWIE

RADOSLAV CIZEK

KORESPONDENCJA WŁASNA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Drogi Redaktorze!

Przesyłam kilka moich notatek z mistrzostw świata w małym lotnictwie, które jak wiadomo odbyły się w Winthen koło Wiesbaden w Niemieckiej Republice Federalnej, w roku bieżącym z udziałem ekipy CSR.

Przypuszczam, że niektóre uwagi mogą zainteresować polskich modelarzy.

Szybowce kategorii A-2. Sądziliśmy, że w tej kategorii modeli będziemy mieli najwięcej szans na zwycięstwo. Dlatego, że trudności materiałowe nie odgrywają tu większej roli, chyba tylko papier na pokrycie i lakier, aby zachować kształt profilu i zabezpieczyć model przed wpływami atmosferycznymi.

Znacie naszych modelarzy - zawodników i mogę Wam powiedzieć tylko jedno: nasze modele szybowców przygotowane były bardzo dobrze, a zdobyliśmy tylko 8 miejsce. Praktyka znów wykazała, że żadne turbulatory i inne specjalne urządzenia nie pomagają, o ile mało się startuje — i to w każdych warunkach atmosferycznych!

Wniosek tu dla naszych i Waszych modelarzy, byśmy jak najczęściej startowali — również na mistrzostwach świata 1956. Zwycięstwo Niemca Lindera polegało moim zdaniem na **doskonałym opanowaniu modelu i znajomości warunków meteorologicznych.**

Pod względem konstrukcji szybowców żadnych rewelacji nie było. Modele stają się coraz prostsze, ale wymagają od zawodnika wypracowanej techniki startu i znajomości meteorologii.

Sądzę, że w kategorii modeli szybowców możemy jeszcze dużo zrobić, by stanąć w czołówce światowej.

Modele typu „Wakefield" z napędem gumowym. Niektórzy twierdzili, że wraz z ustaleniem ciężaru gumy na 80 G wyniki gumówek znacznie spadną. Wyniki tegorocznych mistrzostw zadały kłam temu twierdzeniu.

Do najpopularniejszego napędu należała w dalszym ciągu guma „Pirelli" o wymiarach 6 x 1 i 4 x 1. Wśród modeli dużo było nowości: np. kadłuby klejone z pasków balsy. Większość kadłubów miała przekrój kwadratowy (Szwedzi, Niemcy i Amerykanie). Średnica śmigieł w granicach 500 — 560 mm. Większość śmigieł to konstrukcje dwułopatkowe, składane po wykręceniu się gumy. Dobre stosunkowo wyniki miał Frank Holland (Anglia), który startował z modelem wyposażonym w śmigło nieskładane i stałe podwozie (880 sek).

Modele silnikowe. Przypuszczam, że i u Was znane jest nazwisko naszego doskonałego zawodnika V. Hajka. Vladimir jest istotnie jednym z czołowych silnikowców świata, co zadokumentował, zajmując 4 miejsce. Startował z modelem wyposażonym w silnik MMS, który właściwie opracowano dla modeli na uwięzi i który w zasadzie jest gorszy od AMA, 2,5 cm³.

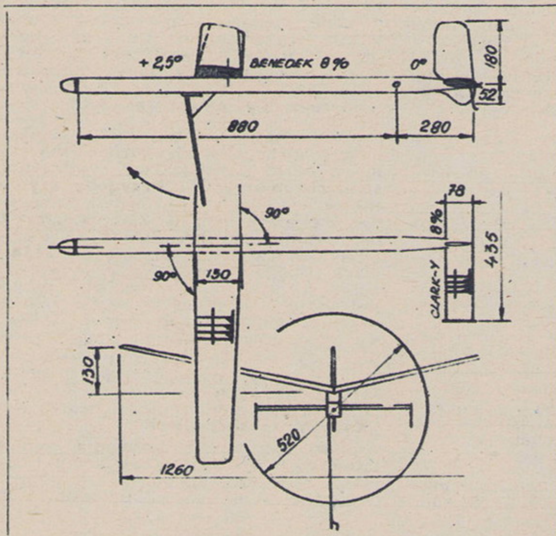
Najlepszym silnikiem na mistrzostwach był brytyjski „Oliver Tigre" 2,5 cm³. Jest on lepszy od włoskiego „Super Tigre" ze świecą żarową, a także przewyższa silnik angielski ED-2,46 cm³ („Racer"). Wielu zawodników startowało z niemieckimi silnikami „Webra-Mach 1".

Mistrzostwa przebiegały w koleżeńskiej atmosferze wzajemnego zrozumienia. Wykazały one, że młodzieży lotniczej nie dzielą żadne granice.

(Wszystkie zdjęcia R. CIZEK)

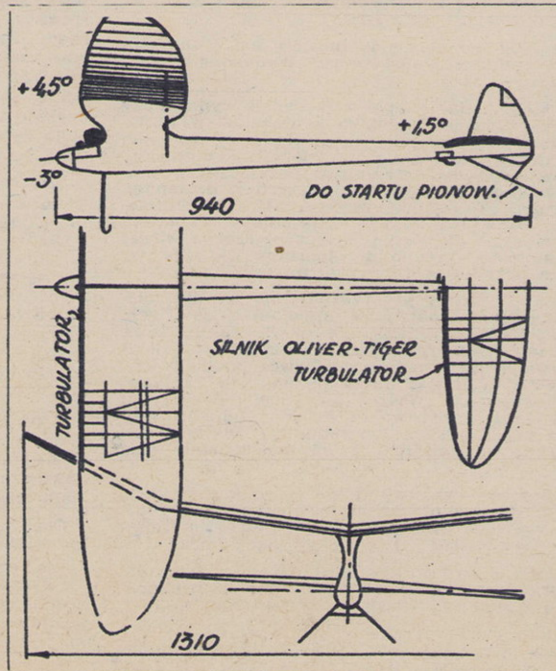


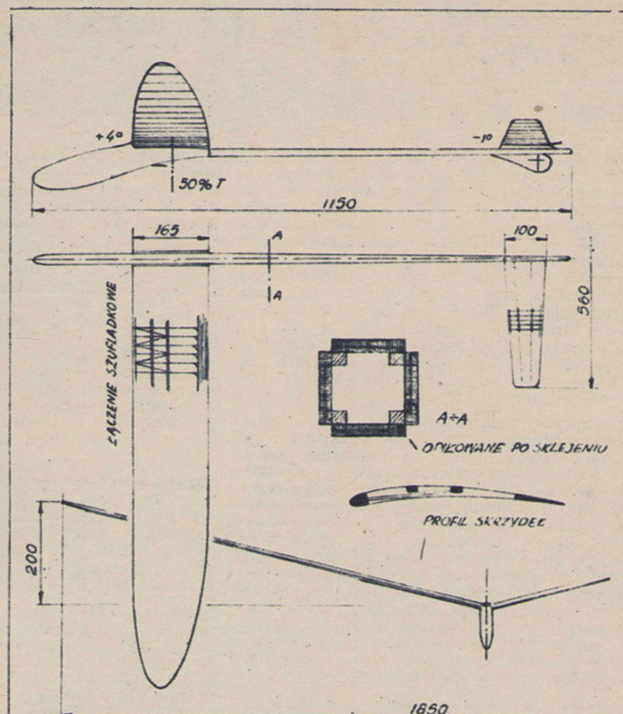
Czechosłowak Horyna (z lewej) z szybowcem A-2.



Zwycięski szybowiec R. Lindnera „Spinne".







Zwycięska gumówka G. Sämann'a „Hornisse".



U góry: Jugosłowianin Bora Gunic, znany zawodnik i zwycięzca w poprzednich zawodach w kategorii modeli szybowców.

Z lewej: Włoch Guido Fea, który uplasował się jako szósty zawodnik osiągając max. 900 sek w 5 lotach.

Z lewej i poniżej: Zwycięski brytyjski model silnikowy konstrukcji M. Gastera „Gastove-MK-XVI".



KSIĄŻKI BLISKIEJ PRZYSZŁOŚCI

ZDECYDOWANA większość czytelników spotyka się z książką dopiero po jej wydaniu: z półek księgarni lub biblioteki trafia do rąk czytelnika gotowy już egzemplarz. Uwidacznia się jednak od dłuższego już czasu coraz większe zainteresowanie zapowiedziami nowości wydawniczych, ogłaszanymi bądź w prasie bądź w prospektach księgarskich, bądź też w kolportowanych znacznie szerzej niż w latach ubiegłych projektach planów instytucji wydawniczych, które następnie są dyskutowane w mniej lub więcej szerszych kołach.

Pozytywy omawiania projektów planów wydawniczych są bezsporne. Z jednej strony będzie to okazanie pomocy instytucjom wydawniczym ze strony setek już dziś tysięcy odbiorców książki, z drugiej zaś dalsze zbliżenie czytelników do książek, na które oczekują oni, a które znajdują się jeszcze w podstawowych fazach produkcji, niekiedy nawet w koncepcji. Dotychczasowe dyskusje nad perspektywicznymi planami wydawniczymi dały duże rezultaty — przyczyniły się do ulepszenia pracy wydawnictw i zapoznając wielu z książkami przyszłości odegrały dużą rolę propagandową.

Zadaniem tego artykułu jest poinformowanie czytelników „Skrzydlatej" o zamierzeniach Wydawnictwa MON w zakresie literatury lotniczej na lata 1956—1958. Przed niedawnym czasem odbyła się wstępna narada, poświęcona omówieniu tych zamierzeń, bardzo zresztą owocna. Niniejsza informacja, aczkolwiek ma charakter pobieżny, zaspokoi choć w części ciekawość tych wszystkich, którzy interesują się wydawnictwami lotniczymi, a których liczba ustawicznie wzrasta. W pewnym więc sensie odegra to rolę spotkania czytelników z książkami, spotkania wcześniejszego niż ono zazwyczaj następuje.

Przede wszystkim więc rok najbliższy — 1956. Co ciekawego i nowego ujrzymy od stycznia w księgarniach?

Interesująco zapowiada się pozycja Szajewskiego **„Polskie konstrukcje lotnicze"**. Będzie to bogato ilustrowane wydawnictwo, przegląd polskich samolotów i szybowców z okresu przedwojennego i powojennego. Mowa będzie również o samolotach radzieckich używanych w naszym kraju. Bogaty materiał ilustracyjny i opisowy czyni to wydawnictwo ciekawym dla każdego, szczególnie zaś wiele skorzystają z niego nasi modelarze.

„Młodzieży o lotnictwie" jest książką, która w popularny sposób ujmuje całokształt zagadnień związanych z lotnictwem. Dotychczas brak jest tego rodzaju pozycji na polskim rynku księgarskim, wspaniały zaś rozwój lotnictwa wzmaga zainteresowanie nim, szczególnie wśród młodzieży. Przystępnie opracowana treść, duża ilość ilustracji, oryginalny układ graficzny — wszystko to wpłynie przypuszczalnie na powodzenie tej książki.

Szybowników zainteresuje na pewno **„Szybownictwo"** Bojanowskiego, zwłaszcza, że znana książka Humena jest już wyczerpana. Pozycja ta będzie jak najbardziej „unowocześniona". W ogólnym układzie przypominać będzie znany radziecki podręcznik szybowcowy Piecuchina „Krylia Mołodioży".

Książka Elszteina **„Idziemy na start"** poświęcona będzie zawodom modelarskim. Jest to novum wśród naszych wydawnictw modelarskich. O śmigłowcu i wiatrakowcu opowie nam tłumaczenie z rosyjskiego książki Barszczewskiego **„Śmigłowce w locie"**. Z zakresu spadochroniarstwa ukaże się pozycja pt.: **„Ze spadochronem na ty"**, poświęcona skokom wyczynowym.

Wypada jeszcze wymienić pracę Lubicza **„Start siódma zero pięć"** — opowieść o naszych pilotach i mechanikach, **„Przygody pilotów"** — wspomnienia polskich lotników w opracowaniu Strumph Wojtkiewicza oraz **„Opowiadania o rakietach"** Białoborskiego, książkę na którą czeka wielu, bowiem tylko patrzeć, jak pierwsi ludzie wyruszą w podróż międzyplanetarną.

Na uwagę zasługuje również fakt wydania w r. 1956 pierwszych kartonowych modeli redukcyjnych. Ukażą się modele „Miga", „Zucha"; Jaka-3"; „Szpaka-4" i „Jastrzębia". Załączone do każdego arkusza objaśnienia pozwolą na wykonanie modelu w ciągu kilku godzin.

Obok wymienionych pozycji, przeznaczonych przede wszystkim dla młodzieży lotniczej, ukażą się również podręczniki fachowe: **„Automatyka silników lotniczych"** Bodnawa, **„Materiałoznawstwo lotnicze"** Frołowa i Ryżyńskiego, **„Fizyczne zasady budowy i działania lotniczych przyrządów pokładowych"** Gorbaczewa i Miełkobrodowa, **„Podstawy aerodynamiki doświadczalnej"** Zaksa.

Tak przedstawia się rok 1956. W ostatnich zaś jego miesiącach ukaże się po dość długiej przerwie, **kalendarz lotniczy**, w nowym opracowaniu. Zarówno format jak i układ będą różniły go znacznie od ostatniej wersji kalendarza lotniczego sprzed paru lat. Oprawny w płótno, bogato ilustrowany (m. in. barwne tablice) zawierać będzie wiadomości o lotnictwie i służyć pomocą lotnikowi.

Kalendarz lotniczy zaliczyć trzeba do wydawnictw typu encyklopedycznego, których liczba w naszym kraju jest do tej pory b. mała. Wśród ludzi interesujących się mniej czy więcej lotnictwem sporo mówi się ostatnio np. o konieczności wydania małej encyklopedii lotniczej, wzorowanej choćby na przedwojennej. Prócz kalendarza — braki w tej dziedzinie usunie na pewno pierwszy po wojnie ilustrowany słownik lotniczy pt.: **„1000 słów o lotnictwie"**. Ale na „1000 słów" trzeba będzie nieco poczekać, ponieważ przewiduje się jego wydanie dopiero w r. 1957.

Przechodząc do omówienia planów lat 1957 i 1958 stwierdzić trzeba, że są one ciekawsze niż dotąd i może nawet obszerniejsze. Ta druga cecha idzie w parze ze wzrostem zainteresowania lotnictwem i z samym burzliwym rozwojem lotnictwa, które dostarcza nieprzerwanie nowej tematyki.

Warto najpierw wspomnieć o książkach „przygodach": poza „Przygodami pilotów" zobaczymy **„Przygody spadachroniarzy"** i **„Przygody szybowników"**. Ukaże się również wznowienie ciekawej książki Zientka **„Na falach halniakowych"**. Zaciekawi wszystkich bez wątpienia pozycja pt. **„114 — start"**, będącą opowieścią o walkach polskich myśliwców przeciwko pilotom Luftwaffe w r. 1939, jak również wspomnienia znanego lotnika balonowego, Zbigniewa Burzyńskiego. Po raz pierwszy czytać będziemy pamiętniki kobiet-lotników. Zbiór wspomnień naszych czołowych szybowniczek, spadochroniarek i pilotek nosić będzie tytuł **„Kobiety na skrzydłach"**.

Rewelacją będzie **antologia humoru lotniczego**, w której znajdziemy humoreski, felietony, anegdoty i dowcipy o lotnictwie z okresu kilkudziesięciu lat. Ci, których interesuje historia lotnictwa, otrzymają książkę pt: **„Z kroniki polskich aeronautów"**, stanowiącą zarys rozwoju polskiej myśli lotniczej.

Przygotowana jest pozycja pt.: **„Wbrew przepisom"**, na którą złożą się opisy wypadków lotniczych oraz ich analiza. **„Samoloty-dziwolągi"**, **„Pilotaż odrzutowych samolotów sportowych"**, **„Aerodynamika prędkości naddźwiękowych"**, **„Egzamin na licencję pilota sportowego"**, **„Przegląd konstrukcji modelarskich"**, **„Szybowce i ich obsługa"** — oto dalsze wiele mówiące tytuły lat 1957 i 1958.

Adam Zientek przygotowuje **„Wielkiej przygody ciąg dalszy"**, Borys Puzej — **„Szybowce z napędem odrzutowym"**, W. Niestoj — **„Latające modele szybowców"**, Janica i Pituch — **„Samolot „Jak-18"** (instrukcję w obrazach). Sporo będzie pozycji uwzględniających nasze osiągnięcia modelarstwa, wymienić z nich można **„Aerodynamikę dla modelarza"**, **„Poradnik modelarza"**, **„Eksploatację nowoczesnych silników modelarskich"**, **„Pilotaż i akrobacja modeli na uwięzi"**.

Wymienić należy jeszcze przygotowywaną przez W. Humena pracę poświęconą metodyce szkolenia lotniczego, jak również przewidywanie wznowienia: Nowakowskiego — **„Podstawowe wiadomości z teorii lotu"**, Płatonowa — **„Silnik w locie"**.

Planowane są także wydawnictwa radzieckie, niemieckie, francuskie i angielskie. W sume plan jest bardzo różnorodny i sądzić należy, że istniejący głód książki lotniczej w najbliższych latach w poważnej mierze będzie mógł być zaspokojony

Tak więc o lotnictwie w latach następnych czytać będziemy więcej i to książek ciekawych. Obok tego godny zanotowania jest fakt, iż szafa graficzna wydawnictw lotniczych polepszy się bardzo. Wydawnictwo MON docenia w pełni jak bardzo ważne dla czytelnika stało się rzetelne, estetyczne wykonanie książki i z tego względu wzmoże szczególnie w tym kierunku swe wysiłki.

Tyle na razie o lotniczych książkach, które się ukażą. Należy życzyć sobie tylko, aby się naprawdę ukazały, a w ogóle jak najszybciej. Mogą pomóc w tym Wydawnictwu wszelkie uwagi czytelników dotyczące wspomnianych tu tytułów oraz nowe propozycje. Niejeden zapewne często myśli o książce którą chciałby z różnych względów przeczytać. Podajemy więc adres: Wydawnictwo MON, redakcja wydawnictw lotniczych, Warszawa, Grzybowska 77.

ROMUALD FLACH

WYDAWNICTWA LOTNICZE 1954 r.



W roku 1954 notujemy w naszym piśmiennictwie lotniczym 34 nowe tytuły książkowe, to jest o 15 mniej niż w r. 1953. Ilość wydawnictw lotniczych spadła o 30,6%.

Dział Wydawniczy LPŻ wydał 10 nowych książek. Dwukrotnie mniej niż w roku 1953.

Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej ma na swym koncie 9 tytułów, a więc tylko o 3 tytuły mniej niż w roku 1953. Trzeba tu podkreślić, że Wydawnictwo MON, podobnie jak w latach ubiegłych, ponosiło w dalszym ciągu największy trud wydawniczy, gdyż niezależnie od wydawnictw własnych było wydawcą wszystkich książek lotniczych LPŻ.

Wydawnictwa Komunikacyjne wydały 3 cenne książki własne, lecz nie otrzymały — jak dawniej — żadnych zleceń na druk z LPŻ.

W roku 1954 nie notujemy niestety ani jednej nowej pozycji lotniczej Państwowych Wydawnictw Naukowych.

„Nasza Księgarnia" zaopatrzyła rynek wydawniczy w trzy cenne pozycje. „Balonem do bieguna" W. Umińskiego od dziesiątków lat nie traci swej wartości i stanowi dobrą lekturę dla młodzieży. „Na lotnisku" A. Mańkowskiego dostarcza dużo pożytecznych wiadomości techniczno-lotniczych podanych w dostępnej, jasnej formie. „Tajemnica wzgórza 117" J. Przymanowskiego, to emocjonujące opowiadanie z okresu ostatniej wojny. Ciekawe i pożyteczne. Trzeba więcej takich. Natomiast groźna i zamazana okładka tej książki nie przynosi chluby jej twórcy.

Powyższe trzy pozycje przeznaczone są dla młodzieży. Zapomniano natomiast zupełnie o dzieciach.

Gdzie są książki lotnicze dla dzeci? Takie, które by wzbudzały zainteresowanie u naszych najmłodszych obywateli do samolotu, szybowca, modelu, które wywoływałyby miłość dzieci do naszych lotników. Niechby redaktorzy „Naszej Księgarni" przeczytali piękną, wydaną przed wojną książkę Juliusza Bajkowskiego pt. „Latające krasnoludki". Dlaczego takich dobrych książek dla dzieci nie widzimy dziś zupełnie?

Państwowe Wydawnictwo „Iskry" wydało 6 tytułów, zwiększając dwukrotnie swój dorobek z roku 1953. Znajdujemy w nich dwie nowe pozycje Janusza Meissnera: „Niebieskie drogi" i „Na skrzydłach burzy".

Spółdzielnia Wydawniczo-Oświatowa „Czytelnik" wydała dwie pozycje. Jedna z nich to „Astronauci" S. Lema o trzydziestotysięcznym nakładzie.

W krótkim czasie notujemy już czwarte jej wydanie. Nasz rynek pochłonął już 106 001 egzemplarzy tego wydawnictwa. Gratulujemy autorowi.

Po wprowadzeniu w LPŻ kursów wstępnych wiadomości lotniczych, „Skrzydlata Polska" zamieściła cały cykl wykładów przewidzianych programem kursów. Wkrótce potem LPŻ wydał szereg broszur, które również miały pomóc w opanowaniu przez uczniów wymaganych wiadomości. Mało tego. Wydano znowu w dwóch tomach podręcznik pt. „Kurs wstępnych wiadomości lotniczych" i to wtedy, gdy LPŻ zrezygnował z dalszego prowadzenia tych kursów. Dla kogo więc i poco wyszedł ten podręcznik?

Drugie, poprawione i przerobione wydanie książki pt. „Budujemy silniki do modeli latających", opuściło drukarnię MON dnia 25.X.1954 r. Cały nakład tej książki w ilości 10 000 egzemplarzy został wykonany podobno na zamówienie Ministerstwa Oświaty. Wymienione Ministerstwo odmówiło przyjęcia książki, motywując to rzekomym podwyższeniem poziomu wydawnictwa w stosunku do nakładu pierwszego. Skoro Ministerstwo słusznie czy niesłusznie odmówiło przyjęcia książki, to Centralny Zarząd Księgarstwa powinien niezwłocznie rozprowadzić książkę do sprzedaży. Tymczasem biurokraci z Centralnego Zarządu Księgarstwa mimo licznych interwencji autorów książki i redakcji „Skrzydlatej Polski" już przeszło rok czasu ze stoickim spokojem marnują książkę w swych magazynach. Cóż im to, że modelarze czekają na książkę, że na rok czasu zostały zamrożone fundusze państwowe, a wydawnictwo z każdym miesiącem traci na aktualności.

Szereg książek otrzymało starannie opracowaną szatę graficzną, godną wyróżnienia Okładka książki pt. „Modele z ruchomymi skrzydłami" G. Wasiljewa wypadła dużo lepiej niż w oryginale radzieckim, z którego wydawnictwo to zostało przetłumaczone. Dobrą szatę zewnętrzną odpowiadającą treści otrzymały „Profile modeli latających" W. Niestoja oraz „Przegląd konstrukcji modelarskich" P. Elszteina. Czwarte wydanie „Astronautów" S. Lema zdobi przyjemna, ujmująca okładka. Efektowną okładkę ma wydawnictwo „Silnik w locie", lecz mało wiąże się ona z tematem książki.

Z 34 książek wydanych w roku ubiegłym 9 otrzymało twardą oprawę, co stanowi 26,4%. W tym względzie nastąpiła znaczna poprawa. Papier wydawnictw lotniczych nie może budzić w dalszym ciągu zachwytu.

Osądzając całość produkcji książki lotniczej w roku 1954 należy stwierdzić, że w stosunku do roku 1953 nastąpił dość znacznych spadek ilościwy. Co się tyczy jakości książki lotniczej, to jedynie rzetelność i sumienność w jej produkcji oraz zwiększona wnikliwość w planowaniu może dać polepszenie istniejącego stanu.

EUGENIUSZ BANASZCZYK

Mistrzostwa Samolotowe na cenzurowanym

RADY AEROKLUBÓW nie interesowały się Mistrzostwami

DYSKUSJA dotycząca I Samolotowych Mistrzostw Polski skłoniła mnie do wypowiedzenia swoich uwag. Głosy krytyczne i pozytywne o organizacji i przebiegu I SMP świadczą o dużym zainteresowaniu naszej młodzieży i działaczy sportowych lotnictwem samolotowym. Sama dyskusja na łamach „Skrzydlatej“ nie rozwiąże jednak wszystkich braków w lotnictwie sportowym. Trzeba rozpocząć konkretną pracę w naszych radach klubowych, mobilizując do niej aktyw społeczny. Kierownictwo aeroklubów i kadra instruktorska musi więcej myśleć o perspektywach rozwojowych sportu samolotowego. W wielu przypadkach nauczyliśmy się narzekać, nawet mocno krytykować działalność innych, a sami zapominamy o błędach na własnym podwórku.

Tak niestety było w przypadku I SMPLS, które — jak na pierwszą po wojnie imprezę samolotową o takim rozmachu — były zorganizowane względnie dobrze. Świadczą o tym poważne wyniki w poszczególnych konkurencjach, brak jakichkolwiek wypadków lotniczych i reklamacji, które mogłyby mieć wpływ na wyniki zawodników.

Szczegóły te były już dość szeroko przedyskutowane. Moim zdaniem należałoby również zastanowić się pokrótce nad zagadnieniem przygotowania zawodników do mistrzostw w macierzystych aeroklubach i działalnością w tym zakresie rad klubowych. O chaotycznym i nieprzemyślanym działaniu rad klubowych i kierownictwa aeroklubów mogą świadczyć chociażby spóźnione zgłoszenia do mistrzostw zawodników, a w kilku przypadkach wypełnianie zgłoszeń nawet „na pięć minut przed dwunastą“ w biurze ZG LPŻ, przez przygodnie znajdujących się tu przedstawicieli aeroklubów. Nie uniknięto także błędów w typowaniu zawodników, co wymagało później wielu rozmów telefonicznych i wyjaśnień. Takie fakty miały miejsce np. w ALPŻ Lublin i Robotniczym I, skąd do udziału w klasie juniorów zgłoszono instruktorów etatowych. Były również aerokluby, które w ogóle nie zgłosiły swych zawodników, jak np. w klasie juniorów — ALPŻ Kielce, Rzeszów, Gliwice. Aeroklub Wrocławski z niewiadomych dotychczas powodów, pomimo zgłoszenia dwóch zawodników, nie przysłał na mistrzostwa nikogo.

Przytoczone przykłady świadczą o obojętności tych klubów wobec organizowanych imprez sportowych lub o braku pilotów treningowych mogących je reprezentować. Jest to również wyrazem złej pracy wyszkoleniowej aeroklubu i bezduszności rady klubu.

Należy przytoczyć jeszcze przykłady ustnych oświadczeń członków Aeroklubu Robotniczego I, z których wynika, że chętnych i odpowiadających wymogom regulaminu I SMP LS pilotów było tam kilku (jak np. Buchowiecki, Wojciechowski i inni), jednak kierownictwo negatywnie potraktowało ich udział w mistrzostwach, a rada klubu w ogóle nie zabrała głosu w tej sprawie. Dalszym przykładem obojętnego stosunku kierownictwa aeroklubu i rady wobec udziału zawodników w mistrzostwach był fakt, że zawodnik Ryszard Kosioł startujący w klasie seniorów przygotowywał się do mistrzostw wyłącznie dzięki własnej inicjatywie i pomocy mechaników zakładu, w którym pracuje. Z aeroklubu nie uzyskał on nawet podstawowej pomocy materiałowej i wyposażeniowej. Np. mapę o podziałce 1:500 000 pożyczył od pewnego nawigatora mistrzostw, ponieważ aeroklub macierzysty jakoby takiej nie posiadał. Samolot jego nie miał również pokrowców na śmigło i rurkę Pitot'a. Zawodnik, chcąc nadrobić braki w wyposażeniu swojego sprzętu, własną chustką do nosa zawiązał rurkę Pitot'a. Na marginesie tej sprawy można dodać, że jeśli aeroklub nie posiadał kompletu pokrowców, to mógł przy odrobinie dobrych chęci — uszyć je we własnym zakresie.

Przykładem dbałości aeroklubu o zawodnika może być Aeroklub Ostrowski, w którym na początku roku wyszkoleniowego rzeczywiście nie było żadnego pilota o kwalifikacjach określonych regulaminem mistrzostw. Trzeźwa ocena sytuacji i perspektywiczna polityka wyszkoleniowa kierownictwa i rady klubu umożliwiła jednak wytypowanie wśród młodych pilotów zaawansowanego kandydata, doszkolenie go i — odpowiednio przygotowanego — zgłoszenie do udziału w mistrzostwach. Zawodnik Jan Jasiński z Aeroklubu Ostrowskiego, chociaż nie zajął czołowego miejsca w klasyfikacji mistrzostw, to jednak godnie reprezentował macierzysty aeroklub, wykazując dużą ambicję sportową. Zresztą w klasyfikacji końcowej mistrzostw wyprzedził zawodników o pięciokrotnie wyższym nalocie i doświadczeniu.

Przytoczone przykłady świadczą o poważnej rozbieżności w polityce wyszkoleniowej aeroklubów i różnicy w poziomie nie zawodników, lecz aeroklubów, które mają przecież spełniać rolę wychowawczą i mobilizującą młodzież do wyczynu sportowego, do zwiększania naszych szeregów lotniczych. Powstaje w tej sytuacji pytanie — jakimi osiągnięciami będą się takie kluby legitymować przed nowicjuszami, którzy znajdą przypadkiem adres do aeroklubu?

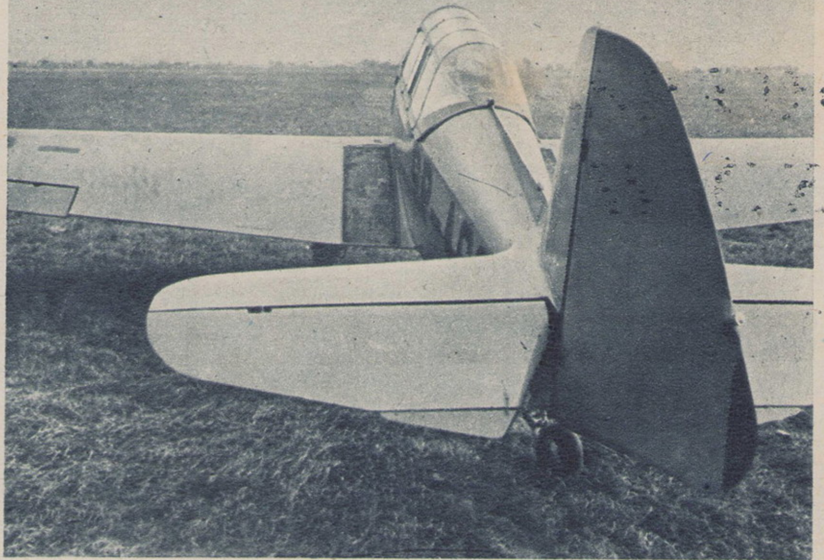
Kwestia przygotowania zawodników i sprzętu do mistrzostw — to niestety dalsze poważne oskarżenie pod adresem aeroklubów. Poza nielicznymi wyjątkami zawodnicy stwierdzali, że nikłe możliwości treningu w macierzystych aeroklubach spowodowały brak pewności i wiary we własne siły, co niekorzystnie odbiło się na wynikach tak w klasie juniorów jak i seniorów. Między innymi instr. Edward Rydz z CWL w ostatniej chwili zrezygnował z udziału w mistrzostwach, nie czując się na siłach uczestniczyć bez treningu w ciężkich konkurencjach. Innym przykładem był udział zawodnika Aeroklubu Olsztyńskiego — Pileckiego, który z podobnych przyczyn wycofał się z mistrzostw w klasie juniorów, po kilku pierwszych niepowodzeniach. Oczywiście, że w tym przypadku zadecydowała również postawa zawodnika i brak ambicji sportowej.

Na podstawie tych kilku przykładów można wyciągnąć wniosek, że duża ilość aeroklubów niepoważnie podeszła do przygotowania zarówno zawodników jak i sprzętu na mistrzostwa. Podobne przykłady można byłoby mnożyć. Sądzę, że analiza ich zmobilizuje rady i kierownictwo aeroklubów do należytej pracy. Niewątpliwie, zamierzenia wyszkoleniowe powinny znaleźć swoje naczelne miejsce w planowaniu pracy, lecz również wymagania sportowe muszą znaleźć się w centrum zainteresowania aeroklubów.

EUGENIUSZ KOZACZUK

Komisja techniczna Mistrzostw dokonuje przeglądu samolotów.
Foto: B. Koszewski (3)





„Zlin-26“ na starcie Mistrzostw.

Stanowisko komisji technicznej powinno być bardziej obiektywne

CZYTAJĄC 46 numer „Skrzydlatej Polski“ zastanawiałem się nad tabelą oceny technicznej samolotów, startujących w mistrzostwach juniorów i seniorów i wydaje mi się, że była ona nieco niesłuszna

Moim zdaniem błędnym posunięciem kierownictwa mistrzostw było wytypowanie do komisji technicznej wyłącznie warszawiaków, tj. pracowników ZG LPŻ i Aeroklubu Warszawskiego. Z doświadczenia wiemy, że nie ma ludzi nieomylnych i nie wszyscy są w jednakowym stopniu obiektywni, zwłaszcza, jeśli chodzi o swoich najbliższych.

Fragment akrobacji.

Zawsze „swoim“ (w tym przypadku członkom Aeroklubu Warszawskiego) chciałoby się w jakiś sposób pomóc. Właśnie taką pomoc otrzymali zawodnicy warszawscy od poszczególnych członków komisji technicznej na mistrzostwach. Przejawiała się ona w bardziej niedokładnym kontrolowaniu samolotów warszawskich, zwróceniu większej uwagi na przygotowanie samolotów innych aeroklubów i powtórnym kontrolowaniu ich przez komisarza, któremu nie przydzielono ich do przeglądu. Ten ostatni fakt miał miejsce przy moim samolocie SP-ACB. Tow. Chondzyński przeprowadził powtórną kontrolę tej maszyny, przyczyniając się do obniżenia oceny za jej przygotowanie. Skoro tow. Chondzyński był komisarzem nad komisarzami, zastanawiające jest dlaczego interesował się on wszystkimi samolotami z wyjątkiem warszawskich? Wychodził widocznie z założenia, że o „swoich“ lepiej nic nie mówić.

Drugą ważną rzeczą, a zarazem błędem komisji technicznej było to, że skoro podjęła się klasyfikacji przygotowania i sprawności technicznej samolotów, to dlaczego samoloty ocenione na dostatecznie i niedostatecznie dopuszczono do lotu? Wiemy dobrze i komisja zapewne też, że oceny takie w lotnictwie równają się dyskwalifikacji. Gdyby tę teorię zastosowano w praktyce, mistrzostwa rozegraliby między sobą następujący piloci:

w grupie juniorów

1.	Jerzy Piotrowski Warszawa	1 212 pkt
2.	Jerzy Wesołowski Warszawa	994 „
3.	Adam Gruba Robotniczy II	946 „
4.	Jerzy Gawor Bielsko	596 „
5.	Czesław Kazimierski W—wa	549 „
6.	Bogdan Pilecki Olsztyn	505 „

w grupie seniorów

1.	Zdzisław Dudzik Warszawa	1 381 pkt.
2.	Wł. Oleksiewicz Lisie Kąty	1 265 „
3.	Adam Niżnik Bielsko	1 257 „
4.	Polikarp Adamiec W—wa	1 167 „
5.	Józef Menet W—wa	832 „
6.	Antoni Schabowski Rzeszów	754 „
7.	Władysław Wójcicki Krosno	632 „

Porównując powyższe zestawienie z końcowymi wynikami mistrzostw, widać wyraźnie, jakie kolosalne zmiany zaszłyby w tabeli, z wyjątkiem pierwszych miejsc, po wyeliminowaniu samolotów źle przygotowanych.

Skoro jednak mimo takiej oceny dopuszczono wszystkie samoloty do startów, warto się zastanowić nad celowością wystawiania ocen. Słuszniejszy wydaje się tu szczegółowy przegląd maszyn bez stawiania stopni, bo te w zasadzie nie odegrały żadnej roli.

Tak się złożyło, że to o czym pisałem skierowane było przeciw Warszawie, a przecież mistrzostwa miały i dobrą stronę, jeśli chodzi o udzielanie pomocy technicznej uczestnikom właśnie przez Aeroklub Warszawski. Dla przykładu podam następujący fakt: Na mistrzostwach doszedłem do wniosku, że w konkurencji przygodnego lądowania należałoby zastosować amortyzator do płozy ogonowej o 4 cm dłuższy, celem zwiększenia oporu stwarzanego przez płozę, a co za tym idzie skrócenia dobiegu samolotu. Wtedy to właśnie pracownik Aeroklubu Warszawskiego st. technik Zygmunt Skóra pomógł mi zrealizować moje założenia. Za pomoc pragnę mu w tym miejscu podziękować.

Aby w przyszłości uniknąć nieporozumień i nieprzyjemnych zgrzytów, należałoby wprowadzić do regulaminu konkretne określenia odnośnie sprzętu i pracy komisji technicznej:

1. czy stan techniczny samolotu będzie klasyfikowany czy nie,
2. jaka ocena kwalifikuje samolot do lotów,
3. gdyby klasyfikacja taka miała istnieć, to proponowałbym powołać do komisji technicznej przodujących st. techników samolotowych z niektórych aeroklubów (po 1 osobie) oraz dwóch przedstawicieli ZG LPŻ.

Komisarzowi nie wolno przeglądać i klasyfikować samolotu z tego aeroklubu, w którym on sam pracuje.

ZBIGNIEW ŁUKASIK



ROZSTAJE PILOTÓW LESZNA

WIEMY, że Leszno weszło do historii naszego szybownictwa. Najlepiej mówią o tym wyniki pilotów i osiągnięcia Szkoły Szybowcowej w podstawowym szkoleniu młodzieży. W ciągu trzech lat, z samego Leszna i okolic wyszkolono kilkudziesięciu pilotów. Stanęli oni na martwym jednak punkcie, gdyż szkcla nie jest w stanie umożliwić im wyczynu, a dojazd do Aeroklubu Poznańskiego jest także nieralny ze względu na brak ulgowych biletów. Dojazd kosztuje około 35 zł i młodzież na taki wydatek nie może sobie pozwolić. Podobno piloci ci pisali już do Zarządu Głównego ZMP. Także dobrze jest poinformowany o tej sytuacji Zarząd Główny i Zarząd Wojewódzki LPŻ.

Wydaje mi się, że sprawę trzeba jak najprędzej naprawić. Nie można młodzieży zwodzić i pozwolić, żeby zraziła się do lotnictwa. Przecież młodzież ta marzy o sławie Popiela czy Szemplińskiej i zamiłowanie jej do tej dyscypliny sportu narodziło się w czasie Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w Lesznie. Nie wolno nam ich teraz zaniedbywać i zostawić samym sobie.

Odpowiednie decyzje mogłyby uregulować tę sytuację. Ewentualne przydzielenie sprzętu czy przyspieszenie budowy hangaru — niewątpliwie dałoby już większe możliwości szkoleniowe młodzieży lesznieńskiej. Zarówno Zarząd Główny, jak i Zarząd Wojewódzki powinny bliżej i szczerzej przejąć się troskami tych zaledwie „rozparzonych" w szkoleniu lotniczym pilotów.

Tadeusz Kaczmarek
Poznań

ZAKOŃCZYLIŚMY ROK PRACY



AEROKLUB Wrocławski w zakresie popularyzacji lotnictwa pracował lepiej niż w roku ubiegłym. Członkowie i pracownicy klubu organizowali spotkania młodzieży z pilotami, a także urządzili kilkadziesiąt wycieczek szkolnych i zakładowych na lotnisko. Szczególnie jednak położyli oni zasługi przy organizowaniu wystawy lotniczej z okazji II Zjazdu ZMP. Dzięki ciekawemu doborowi materiałów na wystawie, o lotnictwie mówiło radio i rozpisywała się wrocławska prasa.

Ostatnio więcej zainteresowania sprawami lotnictwa wykazały także zarządy ZMP. A w akcji przyjęć na szkolenie Wrocław miał jedno z najlepszych miejsc w kraju.

Na podstawie notatki zamieszczonej w **„Skrzydłach Dolnego Śląska"** organie Aeroklubu Wrocławskiego

POSEZONOWA UROCZYSTOŚĆ

W połowie listopada br. odbyła się w Aeroklubie Poznańskim uroczystość z okazji zakończenia sezonu letniego. Część oficjalną poprowadził przewodniczący Rady Klubu Tadeusz Kaczmarek. W kilku słowach wykazał on słabe strony pracy kierownictwa, rady klubu i kadry, które spowodowały niewłaściwą działalność w aeroklubie.

Najlepsi spośród pilotów i pracowników otrzymali nagrody od przedstawicielki ZG Ligi Kobiet dr Głowackiej. Nagrody ufundowane przez poznańskie zakłady pracy były bardzo miłym przejawem, świadczącym o zainteresowaniu lotnictwem miejscowego społeczeństwa. Gorące podziękowanie za systematycznie okazywaną pomoc dla aeroklubu — otrzymał także kierownik Zakładów Lotnictwa Sportowego, Tadeusz Szymański.

Na zakończenie uroczystości, z okazji II Zjazdu LPŻ, piloci podjęli wiele cennych zobowiązań mających na uwadze naprawienie dotychczasowych błędów. Między innymi zobowiązano się, że wszyscy członkowie pozyskają po jednym kandydacie na szkolenie lotnicze w przyszłym sezonie.

Kazimierz Hyjek — Poznań

NAGRODA TYGODNIA

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie otrzymuje ob Kazimierz Hyjek z Poznania za korespondencję pt. „Posezonowa uroczystość".

Od modelu na szybowiec i samolot



Józef Cierniak

JESZCZE cztery lata temu Józef Cierniak, po skończonych lekcjach w szkole ogólnokształcącej, biegał do kaliskiej modelarni. Niemal każdego wieczoru można było go tam zobaczyć, pochłoniętego pracą przy budowie miniaturowych szybowców. Myślał wtedy często o tym, że kiedy wreszcie ukończy 16 lat sam wsiądzie do kabiny prawdziwego szybowca i uniesie się na nim w powietrze. To było na razie szczytem jego marzeń.

Od marzeń do czynów droga nie była daleka. Już rok następny przyniósł mu III klasę pilota szybowcowego. Zdobył ją w Aeroklubie Ostrowskim, dojeżdżając tam z rodzinnego Kalisza. I chociaż rok ten był dla niego niezwykle gorącym okresem przedmaturalnej nauki, od swoich lotniczych zamierzeń Józek nie odstąpił. Dalszy trening w aeroklubie pogłębiał nie tylko jego wiadomości i umiejętności pilotażowe, ale także zapał do poznania innych dyscyplin lotniczych.

W połowie okresu, który życie jego mocno sprzęgnął z lotnictwem, Józek przeżył wiele radosnych chwil. Zaczęło się od uzyskania świadectwa dojrzałości, co równało się po pierwsze z pewnego rodzaju usamodzielnieniem. Mógł bowiem rozpocząć pracę, którą jako elpeżetowski aktywista otrzymał właśnie w Zarządzie Powiatowym LPŻ w Kaliszu. Poza tym miał więcej czasu na latanie. Na efekty nie trzeba było długo czekać. Srebrna Odznaka Szybowcowa oraz zdobycie III klasy pilota samolotowego uwieńczyło następny etap szkolenia lotniczego.

Kierownictwo klubu widząc jego zdolność i zamiłowanie do lotnictwa wysłało go na kurs instruktorów samolotowych. Cierniak nie zawiódł zaufania swoich przełożonych. Kurs w CWL ukończył z pierwszą lokatą i wrócił do macierzystego aeroklubu.

Miniony rok szkoleniowy był dla niego egzaminem zastosowania w praktyce zdobytej w CWL wiedzy i wypadł on na piątkę. **(Sar.)**

DOBRY START

MODELARSTWO na terenie Szczecina przeżywało przez długi okres czasu poważny kryzys. Przyczyny tego kryzysu tkwiły przede wszystkim w trudnym do zrozumienia antagonizmie, panującym nie tylko pomiędzy modelarniami, lecz także między poszczególnymi aktywistami modelarstwa.

Likwidacji tej niezdrowej atmosfery poświęcono kilka zebrań Wojewódzkiej Rady Modelarskiej. Z tak burzliwej dyskusji, podczas której ścierały się odmienne poglądy, potrafiono wyciągnąć słuszne, konstruktywne wnioski. Dało to dobre rezultaty. W rekordowym tempie odremontowano lokal Wojewódzkiego Ośrodka Modelarskiego przed którym umieszczono estetyczną wywieszkę informacyjną.

Wojewódzki Ośrodek Modelarstwa ZW LPŻ z Pałacem Młodzieży zorganizował pokaz modeli latających na uwięzi, w których wzięło udział dziesięciu najlepszych modelarzy Szczecina, jak: Cimoszko, Maciejewski, Kurasz, Cichy... Loty 14 modeli redukcyjnych, treningowych i szybkich oraz loty zespołowe dwóch — „RWD-8" (Kurasz — Cichy), treningowych (Kiesewetter — Śliwiński) oraz przekroczenie rekordu krajowego modelem szybkim (pojemność silniczka 2,5 cm^3) przez Cimoszkę (136 km/h) — spotkały się z uznaniem dwutysięcznej rzeszy widzów.

Zorganizowano też bogatą wystawę szczecińskiego dorobku modelarskiego. Niestety, wystawę tę na skutek niedźwiedziego snu wydziału propagandy ZW LPŻ zwiedziło niewiele osób. Z znacznej winy tego wydziału słaby jest napływ młodzieży do modelarni. Trzeba więcej imprez propagandowych i w ogóle propagandy.

W. Cichy Szczecin

WYKAZ WYDAWNICTW LOTNICZYCH 1954 r.

WYDAWNICTWA LIGI PRZYJACIÓŁ ŻOŁNIERZA

Sjeniczkin G. Tłum. z ros. Zborowski M. — „SILNIK W LOCIE". Str. 102 + 1 nlb. Ilust. 88. Format 70 × 100/16. Nakład 6000 egz. Cena 7,15 zł. (Druk ukończono 31.I.1954 r.).

Abłamowicz Andrzej — „LOTNICZE PRZYRZĄDY POKŁADOWE I APARATY TLENOWE". Str. 67 + 3 nlb. Ilust. 47. Format 61 × 86/16. Nakład 2500 egz. Cena 3,000 zł. (16.II.1954 r.).

Bajew L., Mierkułow J. Tłum. z ros. Guliński E. — „SAMOLOT RAKIETA". Str. 73 + 2 nlb. Ilust. 18. Format 82 × 104/32. Nakład 8000 egz. Cena 2;20 zł. (22.III.1954 r.).

Praca zbiorowa — „KURS WSTĘPNYCH WIADOMOŚCI LOTNICZYCH". Pierwszy stopień. Str. 128 + 2 nlb. Ilustr. 18. Format 61 × 86/16. Nakład 20000 egz. Oprawna. Cena 2,75 zł. (15.IV.1954 r.).

Praca zbiorowa — „KURS WSTĘPNYCH WIADOMOŚCI LOTNICZYCH". Str. 229 + 3 nlb. Ilustr. 88. Format 61 × 86/16. Nakład 15000 egz. Cena 3,20 zł. (29.VII.1954 r.).

Niestoj Władysław — „PROFILE MODELI LATAJĄCYCH". Str. 109 + 1 nlb. Ilustr. 55 + 36 tablic. Format 61 × 86/16. Nakład 5000 + 170 egz. Cena 3,25 zł. (7.V.1954 r.).

Mańkowski Antoni — „BĘDĘ MECHANIKIEM LOTNICZYM". Str. 69 + 2 nlb. Ilustrowana. Format 61 × 86/16. Nakład 5000 egz. Cena 2,35 zł. (12.V.1954 r.).

Elsztein Paweł — „PRZEGLĄD KONSTRUKCJI MODELARSKICH". Str. 138 + 1 nlb. Ilustr. 74. Format 61 × 86/16. Nakład 5000 egz. Oprawna. Cena 8,10 zł. (21.V.1954 r.).

Abłamowicz Andrzej — „AKROBACJA LOTNICZA". Str. 117 + 2 nlb. Ilustr. 47. Format 61 × 86/16. Nakład 5000 egz. Oprawna. Cena 6,80 zł. (25.VI.1954 r.).

Elsztein Paweł — „SP-AGB LECI Z POMOCĄ". Str. 68 + 2 nlb. Ilustrowana. Format 78 × 104/32. Nakład 5000 egz. Cena 1,90 zł. (20.VII.1954 r.).

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ

Worobiow E. Tłum. z ros. Malicka M. — „ZIELONE RAKIETY". („NIEBIESKA ŁATKA" — nowela lotnicza, pozostałe trzy — nielotnicze). Str. 57 + 1 nlb. Ilustrowana. Format 82 × 104/32. Nakład 15000 egz. Cena 1,20 zł. (16.I.1954 r.).

Arct Bohdan — „SKRADZIONY CZŁOWIEK". Str. 92 + 3 nlb. Ilustrowana. Format 82 × 104/32. Nakład 15000 egz. Cena 1,20 zł. (25.I.1954 r.).

Bobrow Mikołaj — „CZKAŁOW" (Wydanie 3). Str. 418 + 1 nlb. Format 61 × 86/16. Nakład 10000 egz. Oprawna. (16.III.1954 r.).

Denisow N., Karpowicz M. Tłum. z ros. Laskowska Jadwiga — „CZKAŁOW BOHATER PRZESTWORZY". Str. 120 + 2 nlb. Ilustrowana. Nakład 15000 egz. Cena 1,20 zł. (12.IV.1954 r.).

Wiercholetow A. Tłum. z ros. Weczer Rudolf — „W POWIETRZU — CHRAMOW". Str. 50 + 2 nlb. Ilustrowana. Format 78 × 104/32. Nakład 15000 egz. Cena 1,20 zł. (5.V.1954 r.).

Płatonow K. Tłum. z ros. Haduch Stanisław — „CZŁOWIEK W LOCIE". Str. 198 + 1 nlb. Ilustr. 177. Format 61 × 86/16. Nakład 2000 egz. Oprawna. Cena 12,000 zł (20.V.1954 r.).

Dziulak T., Flach R., Witkowski R. — „BUDUJEMY SILNIKI DO MODELI LATAJĄCYCH". Wydanie 2. Str. 223 + 1 nlb. Ilustr. 71 + 1 tabl., 53 + 4 tabl. Format 61 × 86/16. Nakład 10000 egz. Oprawna. Cena 12,60 zł. (25.X.1954 r.).

Wasiljew G. — „MODELE Z RUCHOMYMI SKRZYDŁAMI". Str. 155 + 1 nlb. Ilustr. 29. Format 61 × 86/16. Nakład 6000 egz. Cena 8,00 zł. (18.XI.1954 r.).

Giliardi Nikodim. Tłum. z ros. Laskowska J. — „BORYS SAFONOW". Str. 97 + 2 nlb. Ilustrowana. Format 82 × 104/32. Nakład 15000 egz. Cena 2,15 zł. (31.XII.1954 r.).

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Osiński Jerzy — „TRANSPORT LOTNICZY". Wydanie 2. Str. 272. Ilustr. 143. Format 70 × 100/16. Nakład 500+131 egz. Oprawa. Cena 28,70 zł. (Druk ukończono w czerwcu 1954 r.).

Kekusz G., Rybarski J., Zbrowski Z. — „ORGANIZACJA RUCHU SAMOLOTÓW CYWILNYCH". Str. 159. Ilustr. 46. Format 70 × 100/16. Nakład 500 + 120 egz. Cena 14,70 zł. (22.VI.1954 r.).

Badowski Janusz, Janik Franciszek — „RADIONAWIGACJA LOTNICZA". Str. 303+1 nlb. Ilustr. 228. Format 61 × 86/16. Nakład 2500 + 130 egz. Cena 21,60 zł. (23.XII.1954 r.).

PAŃSTWOWE WYDAWNICTWO LITERATURY DZIECIĘCEJ „NASZA KSIĘGARNIA".

Umiński Władysław — „BALONEM DO BIEGUNA". Str. 186 + 2 nlb. Ilustrowana. Format 61 × 86/16. Nakład 15000 + 175 egz. Oprawa. (Druk ukończono w kwietniu 1954 r.).

Mańkowski Antoni — „NA LOTNISKU". Str. 201 + 2 nlb. Ilustr. 160. Format 61 × 86/16. Nakład 10000 + 176 egz. (Czerwiec 1954 r.).

Przymanowski Janusz — „TAJEMNICA WZGÓRZA 117". Str. 45 + 2 nlb. Ilustrowana. Format 70 × 100/16. Nakład 20000 + 176 egz. Cena 2,40 zł. (Listopad 1954 r.).

PAŃSTWOWE WYDAWNICTWO „ISKRY".

Polewoj Borys. Tłum. z ros. Wyszomirski Jerzy — „OPOWIEŚĆ O PRAWDZIWYM CZŁOWIEKU". Wydanie 6. Str. 404 + 3 nlb. Ilustrowana. Format 82 × 104/32. Oprawna. Cena 10,00 zł. (Druk ukończono 31.I.1954 r.).

Meissner Janusz — „NIEBIESKIE DROGI". Str. 332 + 3 nlb. Ilustrowana. Format 61 × 86/16. Nakład 20000 + 176 egz. (Czerwiec 1954 r.).

Melion Zbigniew — „JAK CZŁOWIEK ZDOBYŁ PRZESTWORZA". Str. 163 + 3 nlb. Ilustrowana. Formt 61 × 86/16. Nakład 8000 + 176 egz. Cena 5,30 zł. (Czerwiec 1954 r.).

Lapunow D. — „WALKA O SZYBKOŚĆ". (Rozdział „Rejs kosmiczny" dotyczy tematyki lotniczej, pozostałe — nie). Str. 315 + 2 nlb. Ilustr. 99. Format 61 × 86/16. Nakład 8000 + 176 egz. Cena 11,00 zł. (Lipiec 1954 r.).

Meissner Janusz — „NA SKRZYDŁACH BURZY". Nowele lotnicze. Str. 202 + 2 nlb. Format 82 × 104/16. Nakład 15000 + 176 egz. Cena 6,30 zł. (Sierpień 1954 r.).

Boruń K., Trepka A. — „ZAGUBIONA PRZYSZŁOŚĆ". Str. 589 + 2 nlb. Ilustrowana. Nakład 10000 + 176 egz. Cena 22,80 zł. (Grudzień 1954 r.).

SPÓŁDZIELNIA WYDAWNICZO-OŚWIATOWA „CZYTELNIK".

Arct Bohdan — „LUDZIE POWIETRZA". Powieść. Str. 190 + 2 nlb. Format 82 × 104/32. Nakład 10176 egz. Cena 7,00 zł. (Druk ukończono w sierpniu 1954 r.).

Lem Stanisław — „ASTRONAUCI". Powieść fantastyczno-naukowa. Wydanie 4. Str. 383 + 1 nlb. Ilustrowana. Format 82 × 104/32. Nakład 30176 egz. Cena 8,50 zł. (Listopad 1954 r.).

BIULETYN AEROKLUBU P.R.L. Nr:

AEROKLUB PRL (Członek FAI) WARSZAWA, ul. Długa 52

Zatwierdzenie rekordów światowych

Międzynarodowa Federacja Lotnicza — FAI zatwierdziła następujące wyczyny, jako rekordy światowe w klasach:

Klasa D, kategoria I — szybowce jednomiejscowe Kobiecy rekord wysokości przewyższenia

Betsy Woodward (USA), na szybowcu „Pratt Read" w Bishop (Kalifornia), dnia 14 kwietnia 1955 r.
Osiągnięta wysokość przewyższenia **8533 m**

Kobiecy rekord wysokości absolutnej

Betsy Woordward (USA), na szybowcu „Pratt Read" w Bishop (Kalifornia), dnia 14 kwietnia 1955 r.
Osiągnięta wysokość absolutna **12190,2 m**

Klasa G, kategoria I — skoki indywidualne (dzień) Rekord celności skoku z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu.

Paweł Bannikow (ZSRR), na lotnisku Czamsinka, dnia 17 lipca 1955 r.
Średnia odległość lądowania dwóch skoków **4,85 m**

Kobiecy rekord celności skoku z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spodochronu.

Walentyna Sieliwierstowa (ZSRR), na lotnisku Czamsinka, dnia 8 lipca 1955 r.
Średnia odległość lądowania dwóch skoków **5,21 m**

Klasa G, kategoria II — skoki grupowe (dzień) Rekord celności skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — grupa 3 osób.

P. Bannikow, W. Pierszyn, N. Szczerbinin (ZSRR), na lotnisku Czamsinka, dnia 22 lipca 1955 r.
Średnia odległość lądowania trzech skoczków **8,10 m**

Rekord celności skoku z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu — grupa 3 osób.

N. Klimow, P. Kosinow, W. Marjutkin (ZSRR), na lotnisku Czamsinka, dnia 18 lipca 1955 r.
Średnia odległość lądowania trzech skoczków **10,40 m**

Rekord celności skoku z wysokości 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu — grupa 3 osób.

W. Gałajda, M. Dmitrow, P. Neimark (ZSRR), na lotnisku Czamsinka, dnia 17 lipca 1955 r.
Średnia odległość lądowania trzech skoczków **11,95 m**

Kobiecy rekord celności skoku z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu — grupa 3 osób.

G. Muchina, N. Prjachina, E. Czernyszowa (ZSRR), na iotnisku Czamsinka, dnia 21 lipca 1955 r.
Średnia odległość lądowania trzech skoczków **21,0 m**

Kobiecy rekord wysokości skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu — grupa 5 osób.

Z. Żarinowa, T. Sorokina, R. Bojkowa, W. Afanazjewa, L. Rozanowa (ZSRR), na lotnisku Sierpuchow, dnia 20 lipca 1955 r.
Osiągnięta wysokość skoku **5505 m**

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujący rekord krajowy:

Klasa G, kategoria I — skoki indywidualne (dzień) Rekord krajowy celności skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu.

Zygmunt Czerwiński (Aeroklub Krakowski), skok z samolotu „CSS-13" SP-AOW, dnia 15 sierpnia 1955 r. na lotnisku Pobiecnik
Średnia odległość lądowania dwóch skoków **23,61 m**

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny, jako spełnienie warunków zdobycia odznak szybowcowych:

Diamenty za przelot docelowy ponad 300 km

21(106) **Eligiusz Wawrzyniak** — na szybowcu „Mucha 100" SP-1444, na trasie: Kraków — Stalinogród — Rzeszów, dnia 18 czerwca 1955 r. **306 km**

22(107) **Bolesław Kochanowski** — na szybowcu „Jaskółka" SP-1540, na trasie: Wrocław — Poznań — Mirosławice, dnia 18 czerwca 1955 r. **307 km**

Srebrne Odznaki Szybowcowe

114(978) **Janusz Grześczyk**
długotrwałość: 14.8.55 na szyb. „Mucha" 5 h 10 min
przewyższenie: 14.8.55 „ „Mucha" 1598 m
przelot: 22.8.55 „

115(979) **Józef Słomski**
długotrwałość :15.8.55 na szyb. „Mucha" 5 h 29 min
przewyższenie: 14.8.55 „ „Mucha" 1300 m
przelot: 25.9.55 „ „Mucha" 58 km

116(980) **Franciszek Ragankiewicz**
długotrwałość: 22.8.55 na szyb. „Mucha" 6 h 22 min
przewyższenie: 21.8.55 „ „Mucha" 1460 m
przelot: 30.9.55 „ „Mucha" 74 km

Sprostowanie

W publikacji Biuletynu APRL nr. 225 („Skrzydlata Polska" 47(229) z dnia 20 listopada 1955 r.) zakradła się pomyłka drukarska, z winy której błędnie podano wyczyny do Srebrnej Odznaki Szybowcowej pilota Zasadzińskiego i całkiem pominięto ogłoszenie Srebrnej Odznaki pilota Naumana.

Poprawne zakończenie wykazu przyznanych Srebrnych Odznak Szybowcowych w Biuletynie APRL nr. 225 powinno mieć treść następującą:

102(966) **Andrzej Zasadziński**
długotrwałość: 13.5.55 na szyb. „Mucha" 5 h 40 min
przewyższenie: 26.8.55 „ „Mucha" 1225 m
przelot: 20.8.55 „ „Mucha" 80 km

103(977) **Janusz Nauman**
długotrwałość: 27.8.55 na szyb. „Mucha" 5 h 17 min
przewyższenie: 31.5.55 „ „Mucha" 1300 m
przelot: 27.5.55 „ „Mucha" 53 km

Poza tym Biuletyn Aeroklubu PRL opublikowany w „Skrzydlatej Polsce" nr. 48(230) z dnia 27 listopada 1950 r. **winien nosić numer 226,** a nie 225 — jak błędnie wydrukowano.

Zmiany w Kodeksie Sportowym FAI

Międzynarodowa Komisja Szybowcowa FAI wprowadziła następujące zmiany do przepisów dokonywania rekordów szybowcowych:

Konkurencje wysokościowe

Dla ustanowienia i zatwierdzenia nowego rekordu wysokości przewyższenia, lub absolutnej wysokości lotu na szybowcu, wymagane jest osiągnięcie wyniku lepszego od istniejącego rekordu przynajmniej o 3% jego wartości. (Dawny przepis wymagał nadwyżki przynajmniej 5%.

Konkurencje przelotowe

W konkurencjach przelotów po trasach łamanych (docelowe, docelowo-powrotne i trójkątne) meldowanie się pilota nad punktami zwrotnymi trasy nie musi koniecznie odbywać się w formie pełnego okrążenia o 350°, wykonanego nad punktem zwrotnym. Dopuszczalne jest również meldowanie się w locie bez okrążenia punktu zwrotnego, pod warunkiem, że pilot ominie ten punkt po jego zewnętrznej stronie w stosunku do trasy lotu, albo przynajmniej wykona zakręt dokładnie prostopadle nad punktem zwrotnym. Wymagane jest jednak, żeby Komisarze Sportowi kontrolujący wyczyn mieli pełną możliwość zidentyfikowania szybowca przelatującego nad punktami zwrotnymi i żeby mogli bez wątpliwości ocenić, czy pilot spełnił podane wyżej warunki meldowania się nad tymi punktami.

Konkurencje długotrwałości lotu

Międzynarodowa Federacja Lotnicza — FAI nie będzie zatwierdzała nowych rekordów długotrwałości lotu na szybowcu. Dotychczasowe wyniki rekordowe pozostaną w tabeli rekordów FAI do 31 grudnia 1960 r. Po upływie tego terminu konkurencja długotrwałości lotu na szybowcach zostanie wykreślona z tabeli rekordów FAI

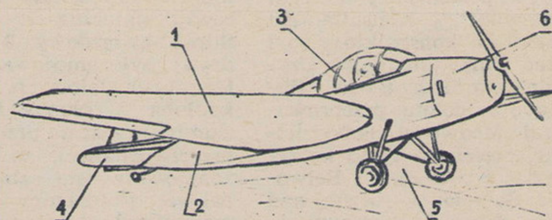
SEKRETARIAT AEROKLUBU PRL
TADEUSZ REJNIAK

Warszawa, dnia 30 listopada 1955 r.

W WOLNYCH CHWILACH PO LOTACH

REDAGUJE MGR H. DĄBROWSKI

ELIMINATKA RYSUNKOWA



SLPKZRSZYZDŁOK
OLKIWADEWŁSZUYBS
TKKAIBICNAPHILSOTA
PSTEECRWYSJOKOAŚCI
LNPOOŚCDIWAOCZIHEL
OSITLNNICZIYKCH.

Z poziomych szeregów figury skreślić litery wchodzące w skład nazw części samolotu. Z pierwszego szeregu górnego trzeba skreślić litery stanowiące nazwę części oznaczonej cyfrą jeden, z drugiego — nazwę oznaczoną cyfrą 2 itd. Litery pozostałe po skreśleniu czytane poziomo dadzą rozwiązanie.

Rozwiązanie „Niby to krzyżówki" z numeru 41

Tytuł piosenki — „Bo gdy jesteś pilotem..."
poziomo: czas, pośród, na, pilotem, dziewczęta, bo, jesteś;
pionowo: samoloty, dla, gwiazd, jesteś, wtedy, ciebie.

Za trafne rozwiązanie zagadki nagrody książkowe otrzymują: 1) Jerzy Darowski — Bytom, 2) Józef Mazurkiewicz — Bukowiec, 3) Barbara Stawiak — Bydgoszcz, 4) Leon Wiśniewski — Jelenia Góra, 5) Leon Zieliński — jednostka wojskowa.

Rozwiązanie zagadki z numeru 43

Odpowiednio przestawione litery dają tytuł pięknego filmu radzieckiego „Szalony lotnik".

Za nadesłanie trafnej odpowiedzi nagrody książkowe otrzymują: 1. Stanisław Biłek — Pieńsk, 2. Jan Jasik — Warszawa, 3. Włodzimierz Jaskulski — Wieluń, 4. Stefan Pańczyk — Stalowa Wola, 5. M. Sułek — Murcki.

Nogrody wkrótce wysyłamy



Kol. kol. **Andrzej Rudnicki** z Myszkowa, pow. Zawiercie (2774), **Stanisław Puszcz** z Wieruszowa (2828), **Wiesław Frydrysiak** z Emilianowa k. Gostynina (2845) i **Eugeniusz Klimiuk** ze wsi Derewiczna, pow. Radzyń (2834).

Wszystkie informacje dotyczące przyjęć do Oficerskich Szkół Lotniczych otrzymacie w najbliższych Wojskowych Komendach Rejonowych. Tam należy także składać podania do OSL.

Kol. **Tadeusz Kryński** z Legnicy (2826). Wstępne szkolenie szybowcowe odbywa się w szkołach ślizgowych LPŻ. Aby się tam dostać, powinniście złożyć podanie na szkolenie lotnicze przewodniczącemu koła ZMP lub LPŻ, którego jesteście członkiem. Podstawowe latanie w szkole przypada na okres miesięcy letnich, a więc nie oderwie Was od zajęć szkolnych. Dopiero po odbyciu przeszkolenia podstawowego pilot obowiązany jest trenować w aeroklubie. Przy aeroklubach nie ma internatów. Na treningi dochodzi się lub dojeżdża co najmniej 2-3 razy w tygodniu.

Kol. **Stanisław Styczeń** z Wrocławia (2838). Egzemplarze „Skrzydlatej" z roku bieżącego otrzymacie w Przedsiębiorstwie Sprzedaży Prasy Antykwarycznej „Ruch" — Warszawa, ul. Wiejska 14.

Kol. **Ryszard Tomaszewski** z Gdyni (3070). Piloci samolotów komunikacyjnych „Lotu" to byli piloci wojskowi lub najzdolniejsi piloci lotnictwa sportowego. Ponieważ Wy nie jesteście żadnym z nich i po wyjściu z wojska będziecie mieli 26 lat, a do lotnictwa sportowego przyjmuje się kandydatów do 20 lat — niestety nie będziecie mogli zostać pilotem „Lotu". Możecie natomiast ubiegać się o pracę mechanika lotniczego. A oto adres PLL „Lot" — Warszawa, ul. Hoża 39.

Kol. **Henryk Kret** ze wsi Tuchowicz, pow. Łuków (3063). Nie dziwimy się, że odmówiono Wam w Zarządzie Powiatowym LPŻ przyjęcia na szkolenie lotnicze. Nie macie jeszcze skończonych 16 lat. Radzimy zatem bardziej uważnie czytać „Skrzydlatą". Wówczas nie będziecie narażeni na różne niespodzianki.

Kol. kol. **Julian Boguszewski** z Rogoźna (3060), **Józef Maj** ze wsi Siosławice (3007), **Józef Jaszczuk** z m. Gęś, pow. Parczew (3009), **Józef Krupa** ze Żnina (3025) i **Wojciech Adrian** z Piotrkowa Trybunalskiego (3054). Podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze powinniście złożyć na ręce przewodniczących kół ZMP lub LPŻ, których jesteście członkami. O warunkach przyjęć pisaliśmy dokładnie w numerach 48, 49 i 50 „Skrzydlatej". Jeżeli nie posiadacie wymienionych egzemplarzy, możecie się zwrócić w celu ich otrzymania do Przedsiębiorstwa Sprzedaży Antykwarycznej „Ruchu" w Warszawie, ul. Wiejska 14 lub Puławska 108.

Kol. **Tadeusz Poddaniec** z Wrocławia (2985). Macie rację, takie działy — jak to nazywacie — szkolenia i pilotażu istnieją i należą do bardzo poważnych. Co do przyjęć do Oficerskich Szkół Lotniczych zwróćcie się do najbliższej Wojskowej Komendy Rejonowej. Dziękujemy za pozdrowienia.

Kol. **Józef Jobiłowicz** z Piszu (3006). Szkolenie w aeroklubach odbywa się systemem dochodzącym (po odbyciu skoszarowanego kursu w szkole szybowcowej w okresie letnim). Aerokluby bowiem nie posiadają internatów. Szkolenie odbywa się w godzinach popołudniowych — dla pracujących i uczących się — a więc nie przeszkadza w kontynuowaniu nauki. W sprawie przyjęć do OSL zwróćcie się do miejscowej Wojskowej Komendy Rejonowej.



ORGAN AEROKLUBU PRL
WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-61-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę przyjmują placówki pocztowe i listonosze **tylko** na wsi i w miejscowościach nie posiadających kiosków gazetowych. W miastach powiatowych i wojewódzkich „Skrzydlatą Polskę" można nabywać wyłącznie w kioskach i sklepach „Ruchu". Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki zagranicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch", Sekcja Eksportu, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119.
Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

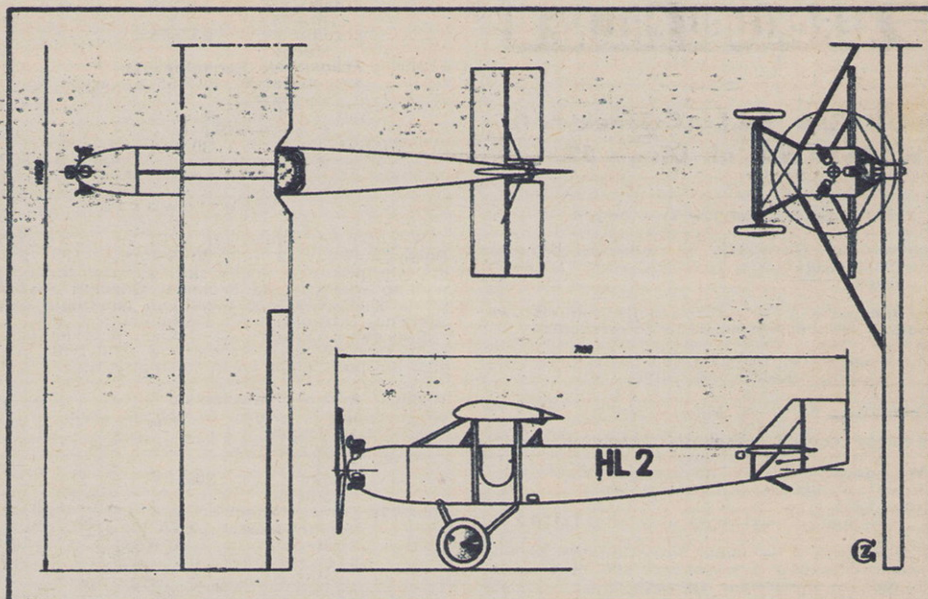
13-B-14653

Numer podpisano do druku dnia 13 grudnia 1955 r.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 7046/C

SAMOLOT HL-2

W POŁOWIE 1926 roku przystąpił do budowy samolotu młody technik Józef Medwecki, współpracownik biura konstrukcyjnego poznańskiej fabryki „Samolot". Konsultantem młodego konstruktora był szef biura, znany już Czytelnikom, inż. Bartel. Budowę samolotu przeprowadzał Medwecki samodzielnie, częściowo tylko korzystając z pomocy ob. Bełwonia. Samolot po rocznej nad nim pracy był gotowy do lotu. Zabudowano na nim wypożyczony przez fabrykę silnik „Anzani" 35 KM.

Konstrukcja samolotu J. Medweckiego jest pokazana na rysunku. Był to dwumiejscowy, całkowicie drewniany górnopłatowiec, (a nie jednomiejscowy, jak podawał Andrzej Glass w nr 2 „Skrzydlatej Polski" z 1952 roku). Kadłub samolotu składał się z szeregu ram, czterech podłużnic i był pokryty sklejką. W niecodzienny sposób rozwiązano wejście do kabiny znajdującej się pod skrzydłem. Lewa górna podłużnica kadłuba była przerwana przez umieszczenie w niej drzwiczek, a odpowiednie połączenie po ich zamknięciu zapewniało kadłubowi dostateczną sztywność. Silnik gwiazdowy 3-cylindrowy był zamocowany na łożu z rur stalowych. Przód kadłuba — okryty blachą aluminiową aż do przegrody przeciwogniowej, za którą znajdowały się zbiorniki paliwa. Baldachim usztywniony był od przodu krótkim, ukośnym zastrzałem biegnącym do przedniej ramy kadłuba. Skrzydła, wsparte dwoma zastrzałami z każdej strony kadłuba, miały konstrukcję drewnianą dwudźwigarową i były całkowicie pokryte sklejką. Tak samo — stateczniki i stery. Statecznik poziomy — usztywniony od dołu dwoma zastrzałami z każdej strony, od góry spięty cięgnem stalowym ze statecznikiem pionowym. Podwozie — z rur stalowych o osi amortyzowanej sznurem gumowym. Samolot



Rysunek samolotu turystycznego konstr. J. Medweckiego, opracowany przez Zdzisława Gryglickiego.



Fotografia archiwalna samolotu HL-2.

HL-2 uzyskał pomimo słabego silnika prędkość maksymalną 125 km/h.

Pilot Szulczewski wykonywał na tym samolocie beczki i pętle. HL-2 był zgłoszony do „Pierwszego Polskiego Konkursu Awionetek", jednak defekt silnika w przelocie z Poznania do Warszawy spowodował 24-godzinne opóźnienie w przybyciu. Pomimo to pilot postanowił wykonać wszystkie warunki zawodów, startując poza konkursem. Podczas przelotu na trasie Warszawa — Dęblin znów zawiódł stary, wysłużony silnik. Samolot skapotował podczas przymusowego lądowania na podmokłej łące. Jednak wyniki osiągnięte podczas prób pozwalały przypuszczać, że gdyby nie kaprysy silnika, to samolot zająłby jedno z czołowych miejsc w konkursie.

Dane samolotu HL-2: rozpiętość — 11 m, powierzchnia nośna — 16,5 m², głębokość skrzydła — 1,50 m, profil skrzydła — Bartel 37 II a, długość — 7,10 m, ciężar własny — 290 kG, ciężar w locie — 470 kG, obciążenie powierzchni — 28,5 kG/m², obciążenie mocy — 13,5 kG/KM, prędkość maksymalna — 125 km/h, prędkość lądowania — 55 km/h, długość startu — 90 m, dobieg przy lądowaniu — 110 m, zasięg — 320 km. Samolot był pokryty warstwą lakieru bezbarwnego dla uodpornienia na wpływy atmosferyczne.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

SAMOLOTY ZAGRANICZNE

Jedną z nielicznych norweskich konstrukcji lotniczych jest samolot „Finmark", skonstruowany w 1949 r. przez zakłady Norsk Flyindustri. Samolot ten został zbudowany specjalnie dla pracy w warunkach klimatycznych istniejących w Norwegii, zwłaszcza w jej północnych częściach.

Hönningstad 5-A „Finmark" jest amfibią przeznaczoną do przewozu pasażerów i poczty. Jest to dwusilnikowy, wolnonośny górnopłat o konstrukcji całkowicie metalowej.

Skrzydło trójdzielne ma kształt spłaszczonej litery „M" i jest zaopatrzone w klapy do lądowania typu „krokodyl". Kadłub typu „łódź latająca", z podwójnym redanem podzielony jest na 7 grodzi wodoszczelnych. Wewnątrz kadłuba znajduje się kabina dla 12 pasażerów i 2 osób załogi. W przodzie kadłuba znajduje się pomieszczenie na pocztę lub bagaż.

Do ustatecznienia samolotu na wodzie służą pływaki płetwowe, umieszczone z boku kadłuba. W każdym pływaku mieści się wciągane podwozie zaopatrzone w koło i nartę do lądowania na śniegu. Koło ogonowe, również z nartą, jest chowane w tył kadłuba. Napęd samolotu stanowią 2 silniki gwiazdowe typu Pratt i Whitney „Wasp" o mocy 600 KM każdy. Śmigło trójłopatowe, nastawne.

Inż. JS

